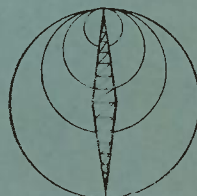
CARPETA N° 4 _ CAJA N° 74

A

3 2

MALVINAS - Bautismo de Fuego

Recopilación División Prensa - Mayo 1984

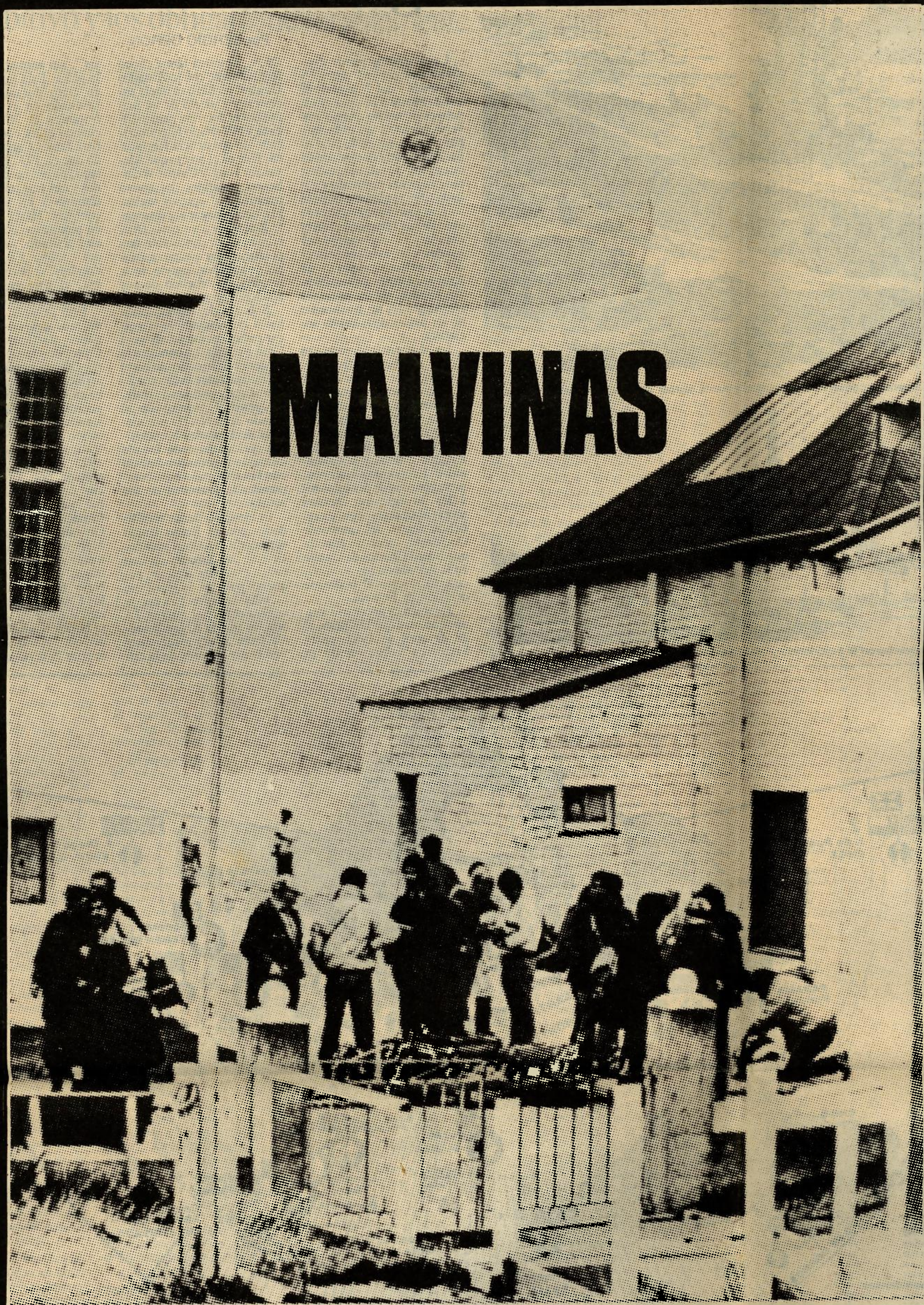


centinela®
INDUSTRIA ARGENTINA

VELOZ

SUPLEMENTO ESPECIAL
Lunes 2 de abril de 1984
Tiempo ARGENTINO

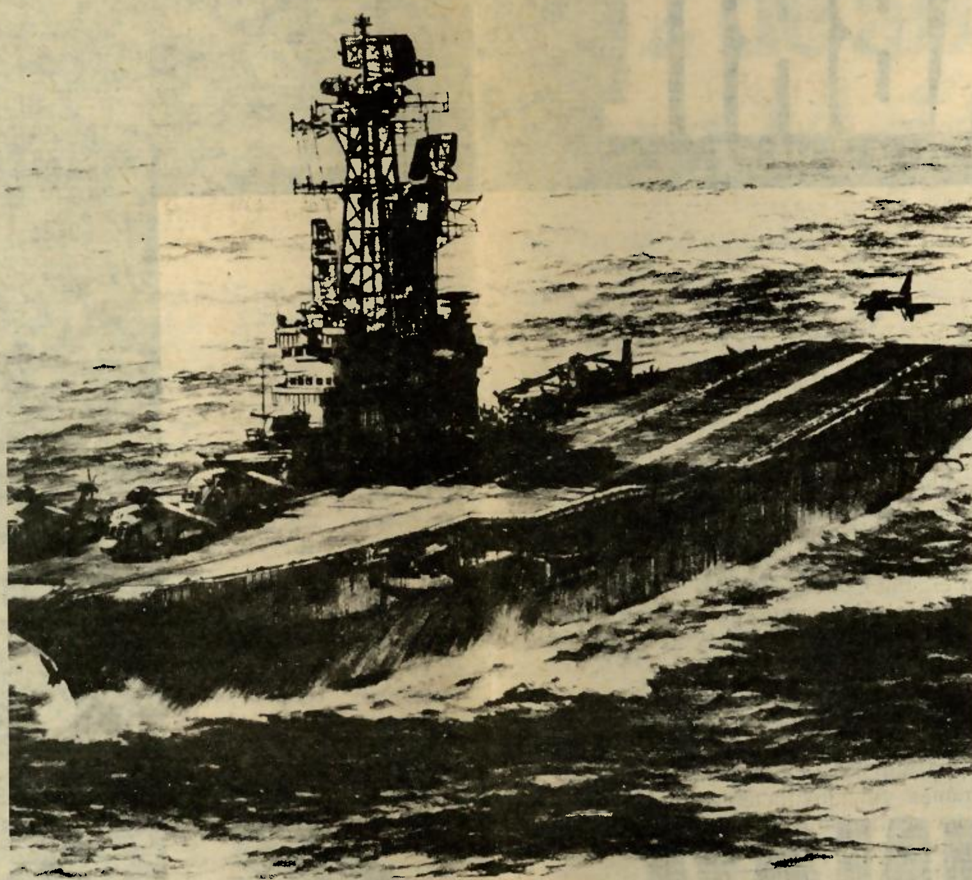
2 DE ABRIL



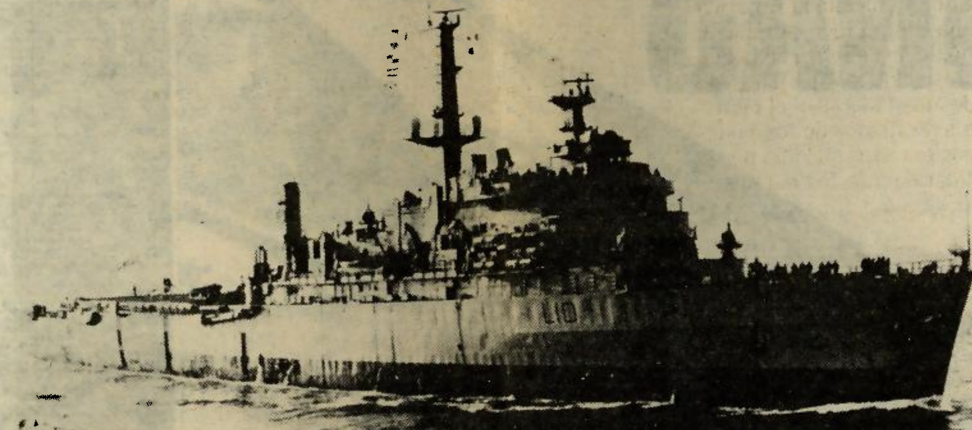
El sentido de la Reconquista

Las consecuencias geopolíticas de la guerra de Malvinas

Por SERGIO CERON



La fuerza naval argentina conserva su potencial y puede ejercer custodia del sector atlántico



Los ingleses aprovecharon la experiencia y mantienen en servicio sus buques de desembarco

La Argentina puede dividir su historia en ''antes'' y ''después'' del 2 de abril de 1982. Puede o no gustarnos, pero es un hecho que no volverá, jamás, a ser el mismo país. La guerra de las Malvinas, como una de sus consecuencias fundamentales, movilizó una profunda y callada fibra nacional e impuso a los argentinos un replanteo total de sus relaciones con el mundo. Ya no podrán ser iguales a las existentes antes del conflicto respecto de América latina, de los Estados Unidos, de las naciones No Alineadas ni, finalmente de los países de la órbita socialista.

La Argentina necesita buscar un claro perfil de inserción en el mundo de hoy y, por supuesto, encarar la búsqueda de un nuevo sistema de alianzas. Es preciso tomar conciencia de que, al enfrentar a Gran Bretaña, los Estados Unidos y la Comunidad Económica Europea, protagonistas de distintos niveles de agresión, hemos protagonizado la segunda rebelión dentro del campo de Occidente, luego de aquella que lideró Charles de Gaulle en la década de los años 60, cuando rescató el poder de decisión de Francia.

También es necesario asumir que, mal que nos pese, el 28 de abril de 1982, en la histórica votación de la OEA, América latina chocó frontalmente con los Estados Unidos, rechazó su tutela ancestral y canceló de un manotazo la doctrina panamericana y el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca. Este es el precio que Alexander Haig y Caspar Weinberger, adalides del apoyo irrestricto al agresor inglés, han hecho pagar al presidente Reagan y a su país. Difícilmente era concebible una potencia líder que promoviera, con menor sentido de la historia, la rebelión de sus aliados menores.

Sobre todo cuando nada hacía imprescindible el volcar radicalmente su apoyo a Gran Bretaña. La conciencia posterior de lo ocurrido cortó definitivamente la carrera diplomática y política de Haig, un general promovido al mando de la NATO por méritos de lealtades burocráticas, y secretario de Estado demasiado comprometido con Gran Bretaña para comprender la gravedad de sus actos.

El estallido de las hostilidades con el Reino Unido sorprendió a todo el mundo. Una de las razones es que nadie esperaba que un pequeño país de la periferia mundial se enfrentara con la tercera potencial militar. La otra, es que la Argentina tenía fama de ser especialista ''en llegar al borde de la crisis'', sin animarse a encarar la pelea. Esta imagen quedó en claro durante el debate suscitado en el Parlamento británico el 30 de marzo, cuando el ex canciller laborista James Callaghan recordó que en 1977 le había bastado con enviar dos submarinos y tres fragatas para poner término a un principio de conflicto. Hasta Brian Frow, un pintoresco comodoro del aire retirado, representante del ''lobby Falklands'' en Londres, se permitió señalar esa, al parecer, reiterativa actitud del país del Plata.

Este criterio primaba en muchos analistas internacionales, particularmente en Chile, donde siempre se especuló con la posibilidad de arrinconar a Buenos Aires hasta el borde mismo de la guerra, para arrancar concesiones territoriales. La aceptación de la mediación del Vaticano en diciembre de 1978, en lugar de ser interpretada por Augusto Pinochet como un anhelo de paz, fue evaluada como una confirmación de pusilanimidad. Obviamente, la guerra de las Malvinas modificó abruptamente el panorama. Los estragos sufridos por la Royal Navy no sólo decidieron a los Estados Unidos a acudir rápidamente en su apoyo para borrar la amenaza de una derrota –como lo acaba de revelar la revista londinense

OCEANO PACIFICO
I. de Pascua CHILE
ESTADOS UNIDOS
MEXICO
ECUADOR
POLO NORTE
UNION SOVIETICA
Muscate OMAN
M. ARABIGO
I. Diego García EEUU G.BRETAÑA
OCEANO INDICO
IRAN
G. PERSICO
Socotra YEMEN DEL SUR
CUBA Cienfuegos
PANAMA Panamá
CARIBE
CUBA Guantánamo
Norfolk
Boston
Roosevelt Roads PUERTO RICO
G. BRETAÑA Portsmouth
OCEANO ATLANTICO NORTE
Baltiysk
Sebastopol
Latakia SIRIA
Nápoles
MEDITERRANEO
Gibraltar
Ras Banas EGIPTO
Dahlak ETIOPIA
Mogadiscio SOMALIA
Mombasa KENIA
Nacala MOZAMBIQUE
Azores PORTUGAL
PERU
VENEZUELA
CHILE
ARGENTINA
BRASIL
Conakry GUINEA
STO. TOME Y PRINCIPE
Luanda ANGOLA
Benguela
Simonstown REPUBLICA SUDAFRICANA
PASAJE DRAKE
CABO DE HORNOS
Is. Malvinas ARGENTINA
I. Ascensión G.BRETAÑA EEUU
I. Trinidad BRASIL
CABO DE BUENA ESPERANZA
Is. Georgias del Sur ARGENTINA
OCEANO ATLANTICO SUR

Bases navales:
Soviéticas
Estadounidenses
Brasileñas
Chilenas
Británicas
Sudafricanas
Conjuntas

Mapa de Alejandro Malofiej

Las bases de la OTAN y sus aliados, diseminadas de acuerdo a una estrategia defensiva contra el bloque del Pacto de Varsovia, hasta ahora no se entrometían en las proximidades del Atlántico Sur con el Antártico. Esta situación no tiene por qué cambiar después de la Guerra de las Malvinas. El respaldo a la posición britanica, por parte de sus aliados, no es total ni siquiera inevitable. En realidad, se descuenta que Washington deberá reforzar su estrategia con las ''tres Américas'' antes que atarse al ''victorianismo'' inglés

El impacto del 2 de abril de 1982 en la vida argentina, aún no asimilado totalmente, implica sin duda, en el campo de la estrategia global, una adecuación de las doctrinas militares y políticas. Para los ingleses, el costo del mantenimiento de la "Fortaleza Falklands" resulta prohibitivo y los obligará inexorablemente a negociar.

"The Economist"– sino tornó más cauteloso al dictador trasandino y reflexivos a sus consejeros estratégicos. A partir de ese momento, paradójicamente, disminuyó la tentación chilena de extremar su presión expansiva, limitándose al manejo diplomático y a urgir la aceptación de la propuesta formulada por la Santa Sede para la delimitación de las aguas situadas al sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego. La convocatoria de la OEA para aplicar las disposiciones del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca ante el avance belicoso de la "expedición punitiva" de Su Majestad, mostró en toda su crudeza la relación de subordinación de los países latinos del continente a la gran potencia anglosajona del norte. Pero la novedad, en esta oportunidad, fue que de manera prácticamente unánime –con excepciones corregidas posteriormente en otros foros– América latina se rebeló contra la actitud de Washington y demostró una fraternal y concreta solidaridad con el país que dio testimonio de sangre de su decisión de poner término a una usurpación histórica y de no retroceder ante la prepotencia.

Sin embargo, en los breves días que mediaron entre el 2 de abril y el 28 del mismo mes, la Argentina revivió el drama de su soledad. Estados Unidos no sólo apoyó política y moralmente al aliado inglés, sino que contribuyó más tarde a su victoria militar con las informaciones satelitarias –elemento esencial para el hundimiento del "General Belgrano"– y con el suministro de armamentos sofisticados, cuyo propósito era acelerar la derrota del frente terrestre antes de que la flota real quedara sin posibilidad operativa.

La Comunidad Económica Europea, a su vez, se prestó a los pedidos de Londres para boicotear económicamente al país del Plata. Naciones de estrechos vínculos de sangre y de cultura, como España e Italia, tuvieron actitudes ambiguas e inamistosas; Francia, con un gobierno socialista, no vaciló en cambio en sumarse a la agresión económica y a las sanciones morales contra el agredido, apoyando al agresor, con lo cual mantuvo coherencia histórica; repitió en esencia la actitud asumida por el imperio –combatida entonces por la oposición socialista– cuando se alió a Gran Bretaña para bloquear el Río de la Plata y forzar el paso por los ríos interiores de la Confederación Argentina, a sangre y fuego.

Buenos Aires, tan jactanciosamente europea en otros tiempos, encontró un único y clamoroso apoyo: América latina, cuyas multitudes clamaron contra un nuevo episodio protagonizado por el colonialismo europeo.

Carlos Andrés Pérez, ex presidente de Venezuela, líder entonces del Partido Acción Democrática –actualmente en el poder a través de Jaime Lusinchi– se mostró claro y categórico al asumir posición. Es un socialdemócrata, pero latinoamericano, lo que explica su total discrepancia con sus correligionarios europeos. En un comentario publicado en el diario "Clarín", el 17 de abril de 1982, dejó escrito:

"Ninguna autoridad moral o jurídica tiene Gran Bretaña para amenazar con la guerra a América latina. Que no es otra cosa la decisión de enviar una poderosa flota de guerra contra la Argentina al ser recuperadas las Malvinas por las Fuerzas Armadas de la fraterna república, después de 150 años de inútiles negociaciones que tropezaron siempre con la engreída displicencia inglesa, tal como lo hicieron y lo hacen con Venezuela sobre la Guayana Esequibo."

¡Qué diferencia entre este político y estadista latinoamericano con la engreída admonición de Alain Rouquié, que nos conmina a "desmalvinizar" nuestro presente y nuestro futuro!

Al finalizar el mes de mayo los ministros latinoamericanos presidieron sendas delegaciones a Europa, para explicar la situación. Gonzalo García Bustillo, ministro de la presidencia de Venezuela, declaró el día 27, en Bruselas, que la decisión europea de apoyar a Gran Bretaña era una afrenta para toda América latina y que su país se rebelaba ante la muerte de gente inocente "a fin de prolongar esta aventura colonial y feudal".

El primer ministro del Perú, Manuel Ulloa, subrayó que la actitud de Europa occidental estaba "quemando los puentes con la América latina" y que las sanciones de la Comunidad Económica Europea contra la Argentina configuraban "una coalición de los países industrializados contra un país de América y especialmente contra los que conforman el Tercer Mundo".

Del conflicto austral los espíritus perspicaces advirtieron algo más de lo que podía percibirse en la superficie. Occidente se fraccionaba en dos cosmosvisiones. Una, encarnada por Estados Unidos y Europa, signada por el epicureísmo y la explotación de los estados pequeños, más allá de la ampulosa retórica dedicada a la autodeterminación de los pueblos y a los derechos humanos. La otra, reflejada en América latina, henchida de solidaridad y comprensión, rescataba los valores tradicionales de la civilización cristiana que, al parecer por un designio providencial, encuentran su último baluarte en esta parte del mundo.

Se presentían nuevos tiempos en el cielo de la Argentina y del continente. El analista político Rodolfo Pandolfi, un militante radical de conocida lealtad a su partido y ya entonces hombre cercano a Raúl Alfonsín, escribía en su columna semanal de "El Economista", en ese mes de mayo de 1982: "La República tendrá nuevos próceres. No serán próceres solamente los héroes militares de la lucha librada hace casi dos siglos por la independencia americana, sino serán próceres los héroes militares de la lucha librada a partir del 2 de abril por la reconquista del país. *Y esa lucha no se libró solamente por la reconquista de las islas Malvinas, sino también, quizá fundamentalmente, por la reconquista del país, por la renacionalización de la vida argentina*".

Ante esta profunda catarsis que vivió el país, cuyas consecuencias aún no pueden ser medidas en su dimensión real, estaba en claro que era necesario replantear el sistema de alianzas de la República a nivel mundial. ¿Somos o no Occidente, a pesar de que los países hegemónicos de Occidente nos han repudiado? ¿Cuáles serán nuestras relaciones con Estados Unidos? ¿Y con Gran Bretaña? ¿En qué medida cambió nuestra ubicación en América latina? ¿Qué pasa con el Movimiento de Países No Alineados?

La derrota militar en Puerto Argentino abrió la necesidad de trasladar el conflicto a otro terreno. La política, en este caso, sería la continuación de la guerra por otros medios...

Comenzó con la titularidad del Palacio San Martín por un hombre político, de extracción liberal y probadamente democrático, Juan Ramón Aguirre Lanari, una ofensiva diplomática para frenar la arrogancia británica y los devaneos imperialistas del gobierno conservador de Margaret Thatcher. La presencia de una considerable fuerza militar en las Malvinas generaba un eventual movimiento de pinzas, con la penetración chilena en las islas atlánticas situadas al sudeste del canal de Beagle. La zona de exclusión inglesa y las incursiones sobre naves de pesca argentinas constituían un permanente motivo de irritación y de conflictos. Una potencia extracontinental se entrometía en el espacio nacional e interrumpía la proyección geopolítica de la Argentina sobre su territorio antártico.

No alcanzaba, ello era evidente, la solidaridad latinoamericana. La Cantillería inició la apertura hacia el Movimiento No Alineado, en procura de cercar a Inglaterra ante la opinión pública.

El primer triunfo diplomático fue logrado con los 90 votos conseguidos el 4 de noviembre de 1982 por la moción latinoamericana presentada en la UN, reclamando la restitución de la soberanía de las Malvinas mediante negociaciones. Por primera vez en la historia Estados Unidos, impelido por la necesidad de modificar su imagen, votó contra el Reino Unido en el problema de las Malvinas.

El segundo eslabón de la cadena fue soldado en Nueva Delhi, cuando el Movimiento No Alineado se sumó en bloque a la referida posición. Hubo que pagar un precio; la mención peyorativa a los gobiernos de Sudáfrica e Israel y el apoyo argentino a la política de "no intervención" en América Central, giro éste de 180° respecto de la cooperación brindada antes por el gobierno militar a Washington en la región.

Pero lo cierto, parafraseando a Benjamin Disraeli, es que "La Argentina no tiene aliados permamentes, tiene intereses permanentes". No es una expresión de cinismo, sino de madurez política, una adecuación pura y simple a la realidad del mundo en que el país está inmerso.

Implica, por otra parte, que cuando las circunstancia cambien, cuando hipotéticamente se modifiquen las reglas de juego que impone el egoísmo de las grandes potencias occidentales, la Argentina y con ella la América latina, podrá incorporarse al seno de una alianza en la que se respeten los derechos de todos los Estados y el egoísmo avasallador de los poderosos sea reemplazado por la solidaridad de los débiles.

Esbozada esta nueva estrategia global argentina, fruto del impacto provocado por el 2 de abril, queda por adecuar a ella las doctrinas políticas y militares. No es válida ya la concepción de las Fuerzas Armadas argentinas prioritariamente destinadas a defender el flanco austral de la OTAN en el Atlántico Sur, ni a combatir como objetivo primordial a la subversión que hace tambalear el sistema de seguridad norteamericano. Washington deberá cocinarse en su propio caldo: el que puso a hervir el 28 de abril en la OEA.

La Argentina debe pensar en sus intereses nacionales. Lo que implica, aquí y ahora, prepararse para la reconquista del espacio nacional. El enemigo tiene nombre, Gran Bretaña. El costo del mantenimiento de la "Fortaleza Falklands" le resulta prohibitivo y tendrá, forzosamente, que negociar. De cómo y cuándo lo haga dependerá el estado de las futuras relaciones bilaterales. Nada obsta para que algún día, en una encrucijada de la historia, seamos tal vez aliados.

Por ahora sigue siendo el rostro del colonialismo y la prepotencia.

Estados Unidos puede seguir ceñido a su vínculo inglés con el mismo criterio con que actuó durante el conflicto austral o, en cambio, modificar pragmáticamente su rumbo. Todo indica que mientras Europa se encamina hacia la neutralidad y, acaso, a la "finlandización", Washington deberá reforzar su estrategia global en el reducto de las "tres Américas" y en la eventual alianza entre China y Japón, en el Extremo Oriente.

Visto con criterio prospectivo, el panorama señala a América latina como nuevo polo de interés para la seguridad estratégica de la Unión. Porque América latina, probable potencia emergente del siglo XXI, es el futuro. Margaret Thatcher, ceñida en la bandera imperial de la reina Victoria es, cada vez más, el pasado.

MALVINAS: *Lista completa de muertos argentinos*



ANEXO 1 (Listado de muertos pertenecientes al Ejército Argentino)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
01	Cnl.	Clodoveo Miguel A. AREVALO	LMGR	CONTINENTE
02	Tte. 1º	Roberto Remi SOSA	LMGR	CONTINENTE
03	Tte.	Marcos Antonio FASSIO	B Av Comb 601	CONTINENTE
04	Tte.	Roberto Nestro ESTEVEZ	RI 25	DARWIN (B-2-3)
05	Tte.	Ernesto Emilio ESPINOSA	RI Mec 30	MALVINAS
06	Tte.	Alejandro DACHARY	GADA 601	DARWIN (B-5-2)
07	Subt.	Juan Domingo BALDINI	RI 7	MONTE LONDON
08	Subt. EC	Juan Omar ABRAHAM	Esc Expl C Bl 181	CONTINENTE
09	Tte.	Luis Carlos MARTELLA	RI 4	MALVINAS
10	Tte. 1º	Rubén Eduardo MARQUEZ	LMGSM	B. AJAX
11	Subt.	Oscar Augusto SILVA	RI 4	DARWIN (B-3-7)
12	Tte.	Julio César AUVIEUX	B Log Const 601	CONTINENTE
13	Cap.	Marcelo Sergio NOVOA	CITEFA	ATLANTICO SUR
14	Tte. 1º	Roberto Mario FIORITO	B Av Comb 601	ATLANTICO SUR
15	Tte. 1º	Juan Carlos BUSCHIAZZO	B Av Comb 601	ATLANTICO SUR
16	Sarg. Ayte.	Eusebio Antonio AGUILAR	RI Mec 6	DARWIN (B-5-15)
17	Sarg. Ayte.	Edgard Néstor OCHOA	RI Mec 6	DARWIN (B-1-8)
18	Sarg. Ayte.	Alberto Antonio SANAGUA	LMGR	CONTINENTE
19	Sarg. Ayte.	Víctor Jesús BENZO	CITEFA	ATLANTICO SUR
20	Sarg. 1º	Oscar Humberto BLAS	Dest Icia 143	MONTE KENT
21	Sarg. 1º	René Pascual BLANCO	GADA 601	DARWIN (A-5-7)
22	Sarg. 1º	Mateo Antonio SBERT	EMGE-JEF VI	B. AJAX
23	Sarg. 1º	Jorge Alberto RON	Esc Expl C Bl 10	MALVINAS
24	Sarg. 1º	Pedro Florencio LARROSA	B Log 10	MALVINAS
25	Sarg.	Sergio Ismael GARCIA	RI 25	DARWIN
26	Sarg.	Mario Antonio CISNERO	Dest Icia 161	MALVINAS
27	Sarg.	Héctor Ricardo MONTELLANO	Ca San 3	DARWIN (A-5-10)
28	Sarg.	Adolfo Luis CABRERA	Esc Expl C Bl 10	MALVINAS
29	Sarg.	Alejandro Raúl PEREYRA	B Log 10	DARWIN (A-5-5)
30	Sarg.	Pedro Andrés CAMPOS	B Av Ej 601	CONTINENTE
31	Cabo 1º	Darío Rolando RIOS	RI Mec 7	MONTE LONDON
32	Cabo 1º	Angel Fidel QUISPE	GA 3	DARWIN (A-5-9)
33	Cabo 1º	Néstor Daniel BARROS	B Av Comb 601	CONTINENTE
34	Cabo 1º	José Luis RIOS	RI 12	DARWIN (A-2-12)
35	Cabo	Héctor Rubén OVIEDO	RI 25	DARWIN
36	Cabo	Miguel Angel AVILA	RI 25	DARWIN
37	Cabo	Mario Rodolfo CASTRO	RI 25	DARWIN (C-3-5)
38	Cabo	Edmundo Federico MARCIAL	RI 12	MALVINAS
39	Cabo	Raúl Adrián GOMEZ	RI 12	DARWIN (B-2-16)
40	Cabo EC	Pedro Alberto OROZCO	RI Mec 7	MONTE LONDON
41	Cabo EC	Juan WAUDRIK	RI 8	DARWIN (A-4-11)
42	Cabo EC	Oscar Eduardo LABALTA	ESPAC	PUERTO ARGENTINO
43	Cabo EC	Luis MIÑO	RI 12	DARWIN
44	Cabo EC	Alberto Fernando CHAVEZ	Esc Expl C Bl 10	DARWIN (B-1-2)
45	Cabo EC	Hipólito GONZALEZ	RI 4	DARWIN (A-5-17)
46	Sarg.	Raúl Horacio DIMOTTA	B Av Comb 601	ATLANTICO SUR
47	Cabo EC	Roberto Adrián BUSTO	GADA 601	MALVINAS
48	S/C 61	Marcelo Gustavo CINI	LMGR	CONTINENTE
49	S/C 63	Jesús Artemio MARCIAL	LMGR	CONTINENTE
50	S/C 62	Fernando Luis SIEYRA	LMGR	CONTINENTE
51	S/C 63	Oscar Calixto MILLAPI	LMGR	CONTINENTE
52	S/C 63	Daniel Alberto PALAVECINO	LMGR	CONTINENTE
53	S/C 61	Sergio Oscar GOMEZ	RC Tan 8	CONTINENTE
54	S/C 61	Eduardo SOSA	RI 8	DARWIN (B-4-11)
55	S/C 62	Simón Oscar ANTIECO	RI 8	DARWIN (B-4-10)
56	S/C 63	Sergio Fabián NOSIKOSKI	RI 8	DARWIN (A-4-18)
57	S/C 62	Omar Jesús HERRERA	B Log 10	DARWIN (B-3-2)
58	S/C 63	Vicente Ramón PEREZ	RI 12	CONTINENTE
59	S/C 63	Segundino Antonio RIQUELME	RI 12	DARWIN (B-4-8)
60	S/C 63	Ricardo Darío GURRIERI	GADA 601	DARWIN (A-1-15)
61	S/C 63	Jorge Daniel LUDUEÑA	RI 8	DARWIN (A-4-9)
62	S/C 62	Ramón Orlando PALAVECINO	RI 4	DARWIN (B-1-10)
63	S/C 62	Jorge Oscar SORIA	RI Mec 3	DARWIN (A-1-16)
64	S/C 62	Oscar Daniel DIARTE	GADA 601	DARWIN (A-3-14)
65	S/C 62	Jorge Alberto LLAMAS	GADA 601	DARWIN (A-5-19)
66	S/C 62	Luis Orlando AGUILERA	RI 4	DARWIN (A-3-10)
67	S/C 62	José Domingo CURIMA	Ca Ing 10	DARWIN (A-3-11)
68	S/C 62	Martiniano GOMEZ	RI 4	DARWIN (A-5-6)
69	S/C 62	Juan QUINTANA	RI 5	CONTINENTE
70	S/C 63	Víctor RODRIGUEZ	RI 12	DARWIN (A-4-13)
71	S/C 63	Jorge Eduardo ROMERO	GA 4	DARWIN (B-1-9)
72	S/C 63	Eduardo Antonio VALLEJOS	GA 4	MALVINAS
73	S/C 62	Ignacio María INDINO	Ca Com 10	PUERTO ARGENTINO
74	S/C 62	Remigio Antonio FERNANDEZ	RI 5	DARWIN (A-4-8)
75	S/C 62	Manuel Alfredo ZELARAYAN	RI Mec 7	PUERTO ARGENTINO
76	S/C 62	Pedro Horacio VOJKOVIC	RI Mec 7	PUERTO ARGENTINO
77	S/C 62	Alejandro Pedro VARGAS	RI Mec 7	DARWIN (A-3-16)
78	S/C 62	Carlos Alberto HORNOS	RI Mec 7	PUERTO ARGENTINO
79	S/C 62	Julio ROMERO	RI 12	PUERTO ARGENTINO
80	S/C 62	Mario Gustavo RODRIGUEZ	Cdo Br I X	PUERTO ARGENTINO
81	S/C 59	Carlos Gustavo MOSTO	Cdo Br I X	PUERTO ARGENTINO
82	S/C 62	Diego Martín BELLINZONA	GADA 601	DARWIN (A-3-8)
83	S/C 62	Rolando M. PACHOLCZUK	RI Mec 7	CONTINENTE
84	S/C 62	Aldo Rubén CANTEROS	B Com Cdo 101	CONTINENTE
85	S/C 62	Carlos Alberto FRIAS	RI 12	B. AJAX
86	S/C 63	Horacio Lorenzo GIRAUDO	RI 25	B. AJAX
87	S/C 62	José Ramón FERRAU	RI 12	DARWIN
88	S/C 62	Néstor O.A. PEGORARO	RI 12	DARWIN (B-2-13)
89	S/C 62	José Alberto ENCINA	RI 12	DARWIN (B-2-1)
90	S/C 62	Juan Anselmo PERALTA	RI 12	DARWIN (A-2-14)
91	S/C 62	Roque Evaristo SANCHEZ	RI 12	DARWIN (A-2-20)
92	S/C 63	Marcelo Gustavo PLANES	GADA 101	DARWIN (C-2-6)
93	S/C 62	Claudio Alejandro ROMERO	GADA 101	DARWIN (C-2-7)
94	S/C 62	Carlos Agustín DIAZ	RI 12	DARWIN
95	S/C 62	Luis José MENDEZ	RI 4	CONTINENTE
96	S/C 62	Celso ALEGRE	RI 12	DARWIN
97	S/C 62	Alberto José MOSCHEN	RI 12	DARWIN
98	S/C 63	Higinio SEGOVIA	RI 12	DARWIN
99	S/C 61	Daniel Alberto UGALDE	Ca Ing Comb 601	MALVINAS
100	S/C 63	Fabricio Edgard CARRASCULL	RI 25	MALVINAS
101	S/C 63	Ramón Angel CABRERA	RI 25	DARWIN
102	S/C 63	Ricardo Andrés AUSTIN	RI 25	DARWIN
103	S/C 63	José Honorio ORTEGA	RI 25	DARWIN
104	S/C 62	Alberto Genaro PAVON	Ca San 3	PUERTO ARGENTINO
105	S/C 62	Juan Raúl SERRADORI	Cdo Br I III	DARWIN (B-3-19)
106	S/C 62	Sergio Raúl DESZA	Cdo Br I III	DARWIN (A-3-7)
107	S/C 63	Arnaldo Enrique ZABALA	RI 25	DARWIN (A-2-11)
108	S/C 63	José Luis ALLENDE	RI 25	DARWIN (A-2-19)
109	S/C 62	Néstor Osvaldo PIZARRO	CA 4	MALVINAS
110	S/C 61	Julio Rubén CAO	RI Mec 3	MALVINAS
111	S/C 62	Andrés Anibal FOLCH	RI Mec 3	MALVINAS
112	S/C 60	José REYES LOBOS	RI Mec 3	MALVINAS
113	S/C 62	Julio César SEGURA	RI Mec 3	MALVINAS
114	S/C 62	Alberto Manuel JUAREZ	RI Mec 7	PUERTO ARGENTINO
115	S/C 62	Ramón Omar QUINTANA	RI Mec 7	DARWIN (B-1-11)
116	S/C 62	Marcelo Daniel MASSAD	RI Mec 7	MONTE LONDON
117	S/C 62	Ricardo Horacio HERRERA	RI Mec 7	MONTE LONDON
118	S/C 62	Fabián Mario GABRIELLI	Esc Expl C Bl 10	MALVINAS
119	S/C 62	Omar Enrique TORRES	Esc Expl C Bl 10	MALVINAS
120	S/C 62	Claudio Alfredo BASTIDA	RI 1	MALVINAS
121	S/C 62	José Luciano ROMERO	RI 4	DOS HERMANAS
122	S/C 63	Andrés Daniel RODRIGUEZ	RI 4	DOS HERMANAS
123	S/C 63	Miguel Angel FALCON	RI Mec 7	MALVINAS
124	S/C 63	José Luis RODRIGUEZ	RI Mec 7	MALVINAS
125	S/C 63	Ireneo MENDOZA	RI 12	MALVINAS
126	S/C 62	Juan Carlos MONZON	RI 12	MALVINAS
127	S/C 62	Ofelio Víctor AVALOS	RI 12	MALVINAS
128	S/C 62	Carmelo FERNANDEZ	RI 12	DARWIN (B-2-15)
129	S/C 62	Daniel Omar LUQUE	RI 12	MALVINAS
130	S/C 62	Ireneo Osvaldo MACIEL	RI 12	DARWIN (B-2-9)
131	S/C 62	Rubén Norberto RAMIREZ	RI 12	MALVINAS

(Continúa en pág. siguiente)

Los muertos argentinos

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
132	S/C 63	Fernando Jesús LUGO	RI 12	DARWIN (C-3-4)
133	S/C 63	Ramón Cirilo BLANCO	RI 12	MALVINAS
134	S/C 63	Carlos Omar OSYGUSS	RI 12	MALVINAS
135	S/C 63	Rubén Horacio GOMEZ	RI 12	MALVINAS
136	S/C 63	Rafael BARRIOS	RI 12	MALVINAS
137	S/C 62	Mario SANCHEZ	RI 5	DARWIN (A-4-5)
138	S/C 59	Raúl ALEGRE	RI 5	MALVINAS
139	S/C 62	Juan Alejandro AYALA	RI 4	MALVINAS
140	S/C 62	Eduardo GOMEZ	RI 4	MALVINAS
141	S/C 63	Juan José ACUÑA	RI 4	DARWIN (C-2-3)
142	S/C 62	Sergio Alberto CABALLIDO	RI Mec 7	MALVINAS
143	S/C 62	Alberto Marcelino AGUIRRE	RI 5	DARWIN (A-4-20)
144	S/C 62	Gerónimo MACIEL	RI 5	DARWIN (A-4-15)
145	S/C 62	Ramón Salvador CABALLERO	RI 5	DARWIN (A-4-6)
146	S/C 62	Ramón GARCIA	RI 12	DARWIN (B-5-17)
147	S/C 62	Víctor RODRIGUEZ	RI Mec 7	MALVINAS
148	S/C 62	Miguel Angel ARRASCAETA	RI Mec 7	MALVINAS
149	S/C 62	Omar Anibal BRITO	RI Mec 7	MALVINAS
150	S/C 62	Néstor Miguel GONZALEZ	RI Mec 7	MALVINAS
151	S/C 62	Donato Manuel GRAMISCI	RI Mec 7	MALVINAS
152	S/C 62	Miguel Angel GONZALEZ	RI Mec 7	MALVINAS
153	S/C 62	Carlos Epifanio CASCO	RI 4	DARWIN (A-5-18)
154	S/C 62	Vladimiro DWORAK	RI 12	B. AJAX
155	S/C 62	Guillermo Raúl OJEDA	Cdo Br I III	MALVINAS
156	S/C 62	Abel Gerónimo ARIZAGA	RI Mec 6	CONTINENTE
157	S/C 62	Julio Héctor MAIDANA	RI Mec 7	MALVINAS
158	S/C 62	Mario GARCIA CAÑETE	Esc Expl C BI 10	DARWIN (B-5-16)
159	S/C 61	Luis Alberto DIAZ	RI Mec 7	MALVINAS
160	S/C 62	Dante Luis Segundo PEREIRA	RI Mec 7	DARWIN (B-1-20)
161	S/C 62	Elvio Eduardo ARAUJO	RI Mec 7	MALVINAS
162	S/C 62	Angel BENITEZ	RI Mec 7	MALVINAS
163	S/C 62	Enrique Horacio RONCONI	RI Mec 7	MALVINAS
164	S/C 62	Aldo Omar FERREYRA	RI Mec 7	MALVINAS
165	S/C 62	Alberto Daniel PETRUCELLI	RI Mec 7	MALVINAS
166	S/C 26	Miguel Angel PASCUAL	RI Mec 7	MALVINAS
167	S/C 54	Julio ROMERO	RI Mec 7	MALVINAS
168	S/C 62	Alfredo GATTONI	RI Mec 7	PUERTO ARGENTINO
169	S/C 62	Sergio Omar AZCARATE	RI Mec 7	DARWIN (C-2-1)
170	S/C 62	Walter Ignacio BECERRA	RI Mec 6	DARWIN (B-1-15)
171	S/C 62	Celso PAEZ	RI 4	DARWIN (B-3-18)
172	S/C 62	José Luis DEL HIERRO	RI Mec 7	DARWIN (C-2-8)
173	S/C 62	Gabino RUIZ DIAZ	RI 12	MALVINAS
174	S/C 62	Guillermo Ernesto GRANDADO	RI Mec 7	DARWIN (C-2-5)
175	S/C 62	Héctor Antonio GUANES	RI Mec 6	DARWIN (A-1-10)
176	S/C 62	Alfredo GREGORIO	RI 4	DARWIN (A-3-5)
177	S/C 63	Guillermo NUÑEZ	RI 12	DARWIN (A-2-9)
178	S/C 62	Ricardo José LUNA	RI Mec 6	DARWIN (B-2-18)
179	S/C 62	Juan Roberto LEDESMA	RI 4	DARWIN (C-3-2)
180	S/C 62	Macedonio RODRIGUEZ	RI Mec 7	MALVINAS
181	S/C 62	Juan Domingo HORISBERGER	RI Mec 6	MALVINAS

(Listado de muertos pertenecientes a Gendarmería Nacional)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
01	1er. Alférez	Ricardo Julio SANCHEZ	Esc Seg "ATUCHA"	DARWIN (C-1-10)
02	Subalférez	Guillermo NASIF	Ec Serv Apoyo GN "Cbo JUAN ADOLFO ROMERO"	MALVINAS
03	Sarg. Ayte.	Ramón Gumercindo ACOSTA	JEF REGION 1	MALVINAS
04	Cabo 1º	Marciano VERON	Esc 34 "BARILOCHE"	MALVINAS
05	Cabo 1º	Víctor Samuel GUERRERO	Esc 42 "CALAFATE"	MALVINAS
06	Cabo	Carlos Misael PEREYRA	Esc 36 "ESQUEL"	MALVINAS
07	Gendarme	Juan Carlos TREPPO	Esc 31 "LAS LAJAS"	MALVINAS

ANEXO 2 (Listado de desaparecidos pertenecientes al Ejército Argentino)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	LUGAR, FECHA Y CAUSA PROBABLE DE LA DESAPARICION
01	Tte.	Alberto Rolando RAMOS	EC A	Malv. 10-Jun-82
02	Cabo EC	Mario GOMEZ	RI 4	Malv. 10-Jun-82
03	Cabo EC	Osmar Luis GONZALEZ	RI 4	Malv. 10-Jun-82
04	Cabo Res	Roberto VERDUN	RI 4	Malv. 10-Jun-82
05	S/C 63	Orlando AYLAN	RI 4	Malv. 10-Jun-82
06	S/C 63	Omar Alberto AVALOS	RI 12	Malv. 10-Jun-82
07	S/C 62	Isaac Erasmo ROCHA	RI 7	Malv. 10-Jun-82
08	S/C 62	Bernardino Benito ALMARAZ	RI 4	Malv. 10-Jun-82
09	S/C 62	Adolfo Víctor VALLEJOS	RI 4	Malv. 10-Jun-82
10	S/C 62	Horacio Adolfo BALVIDARES	RI 6	Malv. 10-Jun-82
11	S/C 62	Luis Jorge BORDON	RI 6	Malv. 10-Jun-82
12	S/C 62	Horacio José ECHAVE	RI 6	Malv. 10-Jun-82
13	S/C 62	Sergio César SINCHICAY	Ca Ing Mec 10	Malv. 15-May-82
14	S/C 62	Juan Domingo RODRIGUEZ	RI 6	Malv. 10-Jun-82

ANEXO 3 (Listado de muertos pertenecientes a la ARMADA ARGENTINA)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
1	CFCBNACD	Sergio Raúl GOMEZ ROCA	AVAS	Punta Alta - Bs.As.
2	CFCBIMCD	Pedro Edgardo GIACHINO	BIM1	Punta Alta - Bs.As.
3	CCCBNACD	Carlos ZUBIZARRETA	EAA3	B. Blanca - Bs.As.
4	TFCBNACD	Carlos Alberto BENITEZ	EA41	Darwin (A-3-9)
5	TFCBNACD	Marcelo G. MARQUEZ	FAA3	ATLANSUR
6	TFCBNACD	Daniel Enrique MIGUEL	EA41	Islas Malvinas
7	TCCBNACD	Claudio OLIVIERI	AVAS	Chacarita - Bs.As.
8	TC (RE)	José Esteban BOTTARO	Cte.I.de los Est.	Darwin (A-4-14)
9	GUCGNACD	Gerardo Esteban SEVILLA	CRBE	Chacarita - Bs.As.
10	GUCBNACD	Emilio C. TORLASCHI	CRBE	ATLANSUR
11	GUCBNACD	Juan J. AGUIRRE	CRBE	ATLANSUR
12	CC (RE)	Tulio N. PANIGADI	ISET	ATLANSUR
13	SMAE	Ramón BARRIOS	CRBE	ATLANSUR
14	SIMO	Félix Oscar ARTUSO	SUSF	Georgias del Sur
15	SISE	Luis Antonio GALLO	CRBE	Punta Alta - Bs.As.
16	SIIM	Víctor H. JUAREZ	BIM5	Islas Malvinas
17	SIIM	Julio CASTILLO	BIM5	Islas Malvinas
18	SSMA	Pablo OBREGON	CRBE	Corrientes
19	SSCA	Cristóbal LOPEZ	CRBE	ATLANSUR
20	SSEL	Matías FLEITAS	CRBE	ATLANSUR
21	SSMQ	Ramón PEREYRA	CRBE	ATLANSUR
22	SSFU	Abraham RIVAS	CRBE	ATLANSUR
23	SSMA	Robustiano Armando BARRIONUEVO	CRBE	ATLANSUR
24	SSAS	Carlos Hugo MEDINA	CRBE	ATLANSUR
25	SSAR	Antonio OJEDA	CRBE	ATLANSUR
26	SSPA	José Luis HEREDIA	CRBE	ATLANSUR
27	SSMQ	Miguel Roberto PAZ	CRBE	ATLANSUR
28	SSAR	Manuel ANDRADA	CRBE	ATLANSUR
29	SSAR	Justo MAMANI	CRBE	ATLANSUR
30	SSAR	Juan Alberto GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
31	SSAR	Arcelio LEZCANO	CRBE	ATLANSUR
32	SSAR	José Del Carmen ORELLANA	CRBE	ATLANSUR
33	SSAR	Juan Carlos CORDOBA	CRBE	ATLANSUR
34	SSAR	Juan Carlos GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
35	SSEL	Omar CISNEROS	CRBE	ATLANSUR
36	SSMQ	Ramón PEREYRA	CRBE	ATLANSUR
37	SSMQ	Ignacio GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
38	SSMQ	Jorge Luis VELEZ	CRBE	ATLANSUR
39	SSMQ	José RODRIGUEZ	CRBE	ATLANSUR
40	SSCM	Atilio SUELDO	CRBE	ATLANSUR
41	SSAR	Mario GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
42	SSCO	Hugo Ange LLANOS	CRBE	ATLANSUR
43	SSMS	Mario FLORES	CRBE	ATLANSUR
44	SSCO	César ALVAREZ	CRBE	ATLANSUR
45	SSEL	Nicolás OLARIAGA	CRBE	ATLANSUR
46	SSMO	José Dante FAUR	CRBE	ATLANSUR
47	SSEL	Rubén Norberto DE ROSA	CRBE	ATLANSUR
48	SSFU	Tomás Angel NUÑEZ	CRBE	ATLANSUR
49	SSMA	Pablo ORTIZ	CRBE	ATLANSUR
50	SSMQ	Alberto Edmundo GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
51	SSMQ	Gerardo FERREYRA	CRBE	ATLANSUR
52	SSMQ	Manuel FERNANDEZ	CRBE	ATLANSUR
53	SSAE	Roberto Segundo LOBO	CRBE	ATLANSUR
54	CPAR	Juan BEDINI	CRBE	ATLANSUR

(Continúa en pág. 6)

"El hundim[...] libro escrito por [...] torpedear [...]

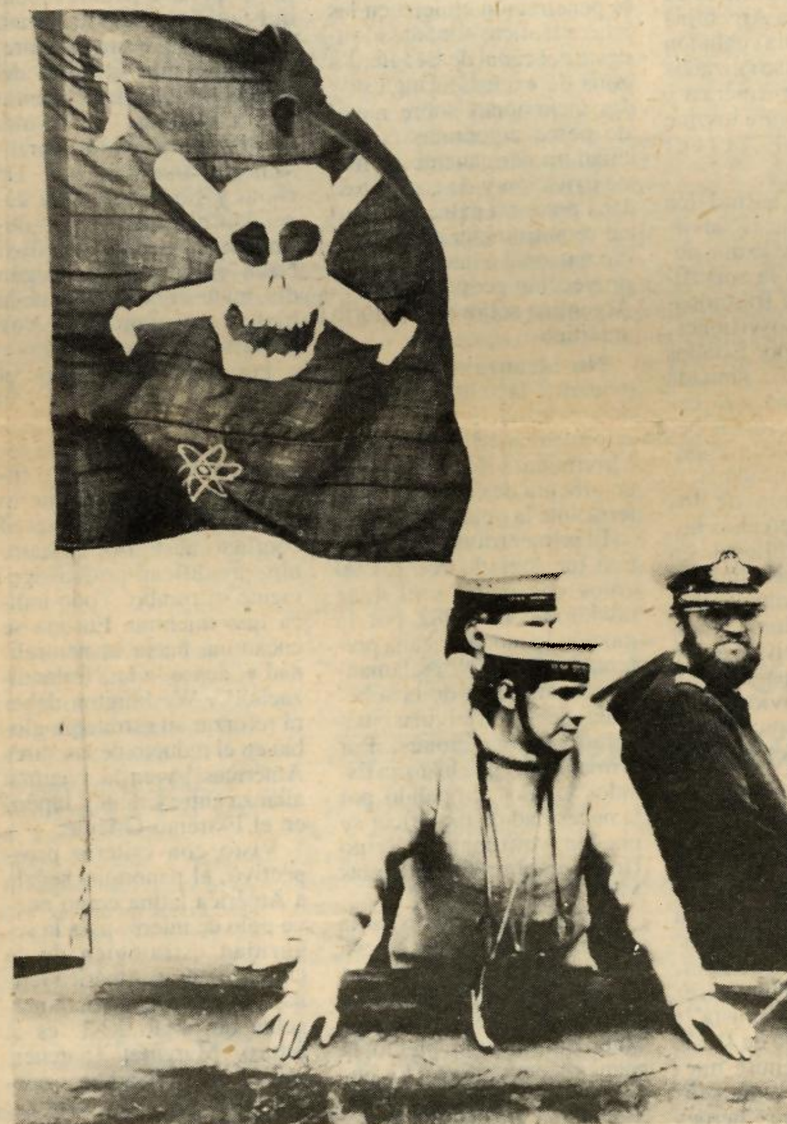
A las cuatro de la tarde del do[...] mayo de 1982, el mundo tuvo la[...] que Margaret Thatcher no qu[...] en las Malvinas. Tal es la conc[...] que arribaron los investigador[...]



El crucero "ARA General Belgrano" reabasteciéndose en el muelle de combustibles de Ushuaia, poco antes de iniciar el que sería su último viaje. Esta fue su foto póstuma en puerto

El capitán Christopher Wredford-Brown, comandante del "Conqueror", en el Palacio de Buckingham, en ocasión de recibir la Orden de Servicios Distinguidos con que se premió su ataque al crucero argentino

Regreso a puerto inglés del submarino "Conqueror", bajo la bandera pirata. La fotografía, de la armada británica, pertenece al libro "El hundimiento del Belgrano", de Desmond Rice y Arthur Gavshon



Aunque los autores no se lo hayan propuesto, son 220 páginas estremecedoras. La sola relación de los hechos sería impresionante, pero lo es más; la documentada exposición de las circunstancias y decisiones que llevaron al mando británico a disponer el hundimiento del viejo crucero argentino, muchas millas al sur de la zona de exclusión, cuando no representaba ningún peligro para la flota invasora. Decisión que no sólo selló la suerte de más de trescientos tripulantes del "ARA Belgrano", que hallaron su tumba en las frías aguas del Atlántico Sur, sino que fatalmente cortó de un golpe todas las negociaciones posibles y en trámite, en procura de lograr un tratado de paz entre Gran Bretaña y la Argentina.

CABEZA BELAUNDE MALVINAS

LIMA 2 (AP).– EL PRESIDENTE FERNANDO BELAUNDE TERRY DIJO HOY QUE GRAN BRETAÑA Y ARGENTINA ANUNCIARAN ESTA NOCHE EL CESE DE TODA HOSTILIDAD EN SU DISPUTA POR LAS ISLAS MALVINAS.

EL DOCUMENTO BASE FUE REDACTADO POR EL SECRETARIO DE ESTADO ALEXANDER HAIG Y TRANSMITIDO AL GOBIERNO ARGENTINO POR MEDIO DEL PRESIDENTE PERUANO.

DIJO QUE LOS CONTACTOS PERMANENTES Y PROLONGADOS ENTRE LAS DOS PARTES SE INICIARON AYER, PROSIGUIERON ANOCHE Y ESTA MADRUGADA Y SERAN DADOS A CONOCER ESTA NOCHE.

BELAUNDE DIJO QUE NO PODIA ADELANTAR LOS PUNTOS D[...] CON LA E[...] PRIMERO, [...] NO HAY D[...] SASION I[...] LAS HOSTI[...]

AP-NY-05[...]

Lo que ant[...] cho de la a[...] Press, fechad[...] ce y Gavsho[...] de las demos[...] la negociació[...] vando a cab[...] hundimiento [...] tino.

Aunque es[...] guerra ya se [...] en momento[...] dente Belaún[...] davía, dialog[...] esa tarde. A [...] gentina (14.01 [...] marino nucle[...] "HMS Conque[...] cado al veter[...] años de serv[...] una tripulaci[...] bres, en una [...] tarde dio la [...] munes como [...] nutos Sur, 6[...] tos Oeste. ([...] "Conqueror" [...] 60° 40' Oeste [...] gentina en la [...] mayo 55° 24' [...] te; la última [...] da a los auto[...] comandante [...] neral Belgra[...]

A las 17.0[...] sobreviviente[...] flotaban en s[...] del mar más [...] do, después [...] parecer su b[...] didades del [...]

Dos días [...] el hundimie[...] británico "S[...] misil Exocet [...] un avión Sup[...] Armada Arg[...] entró en su f[...]

HMS CONQUEROR
c o BFPO Ships

ARGENTINIAN SHIP 'GENERAL BELGRANO'

Sunk by HMS CONQUEROR at 1558 (Local) (1858 GMT) on the afternoon of Sunday 2 May 1982.

Position: 55°30' South 61°40' West
95 miles South West of Isla de los Estados
210 miles South of West Falkland Island

Three Mark 8 Torpedoes fired. Two hits. The third weapon hit the escorting destroyer HIPPOLITO BOUCHARD but failed to detonate.

Each weapon contained 810 lbs of Torpex high explosive.

a. The first Nuclear Submarine ever to carry out an attack.

b. The first British submarine to carry out an attack since World War 2.

c. Probably the most Southerly engagement in the history of the Royal Navy.

Parte oficial del comandante del "Conqueror" al alto mando, informando sobre el hundimiento

e nto del Belgrano", ngleses, revela cómo n acuerdo de paz

or CHACHO RODRIGUEZ MUÑOZ

ningo 2 de prueba de ría la paz lusión a la es británi- cos Desmond Rice y Arthur Gavshon, quienes han reunido la más completa documentación para su libro "El hundimiento del Belgrano", que se acaba de editar en Inglaterra y es best-seller

EL ACUERDO
XCEPCION DEL
OBRE EL CUAL
ISCUSION: CE-
MEDIATA DE
LIDADES.
-02 2244 GMT.

ecede es el despa-
gencia Associated
o en Lima, que Ri-
n consideran una
raciones claves de
n que se estaba lle-
en momentos del
del crucero argen-

e acto crucial de la
había desarrollado
en que el presi-
de sin saberlo to-
aba con la prensa
s 16.01 hora ar-
e Lima) el sub-
ar británico
or" había ata-
no crucero de 44
cios, que llevaba
ón de 1.138 hom-
posición que más
ámara de los Co-
55 grados 27 mi-
grados 25 minu-
l comandante del
dio 55° 30' Sur y
; la delegación ar-
ONU dio el 3 de
Sur y 60° 32' Oes-
oincide con la da-
es del libro por el
del crucero "Ge-
o".)
l el capitán y los
s de la tripulación
s balsas en medio
nhóspito del mun-
e haber visto desa-
rco en las profun-
Atlántico Sur.
espués se produjo
to del destructor
effield", por un
disparado desde
er Etendard de la
ntina y la guerra
se más violenta e

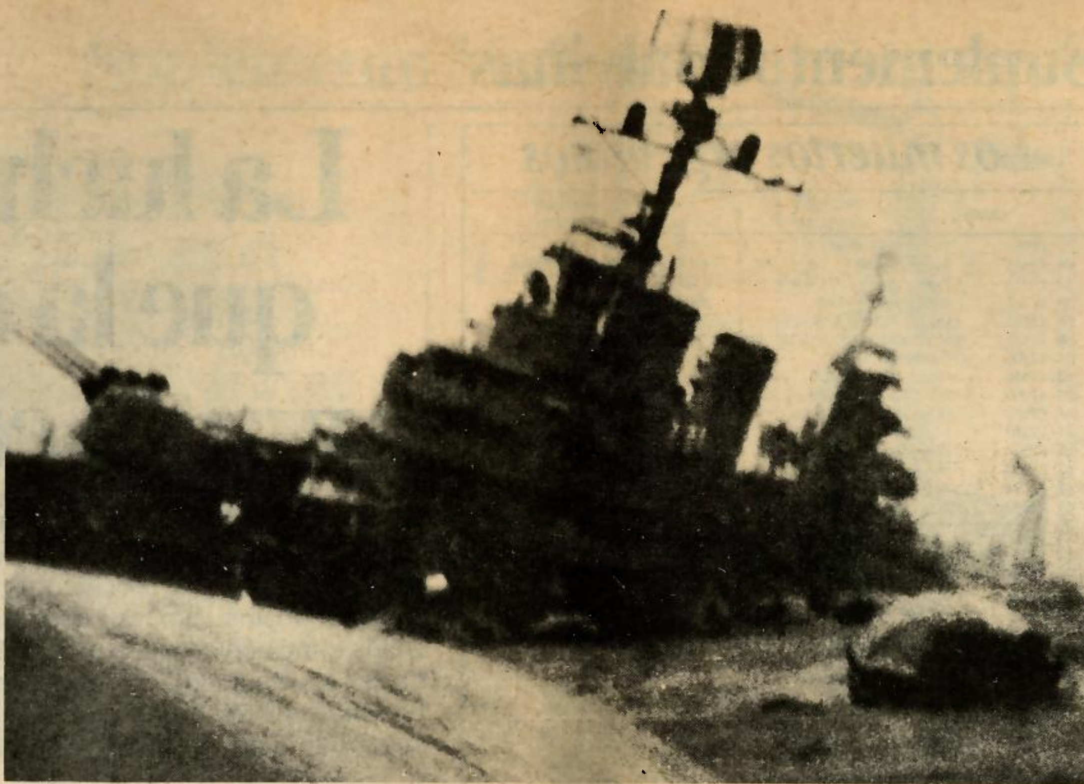
irrefrenable, prolongándose seis semanas más y redondeando casi un millar de muertos entre ambas naciones beligerantes.

Como bien afirman Rice y Gavshom, las versiones oficiales británicas descartaron la propuesta peruana de paz, presentándola como un tema totalmente separado (y menor) del hundimiento del crucero argentino. Las mismas declaraciones del gobierno "fueron inconsistentes, tanto en la relación de los hechos en sí mismos como en los razonamientos militares y políticos que se consideraron". Lo indiscutible es que una "niebla artificial", como ellos mismos la califican, rodeó a aquel fin de semana del 1-2 de mayo cuando los ingleses hundieron el "Belgrano" y, consecuentemente, torpedearon la propuesta de paz del presidente Belaúnde. Los autores afirman que el propósito de su libro fue penetrar esa cortina de humo.

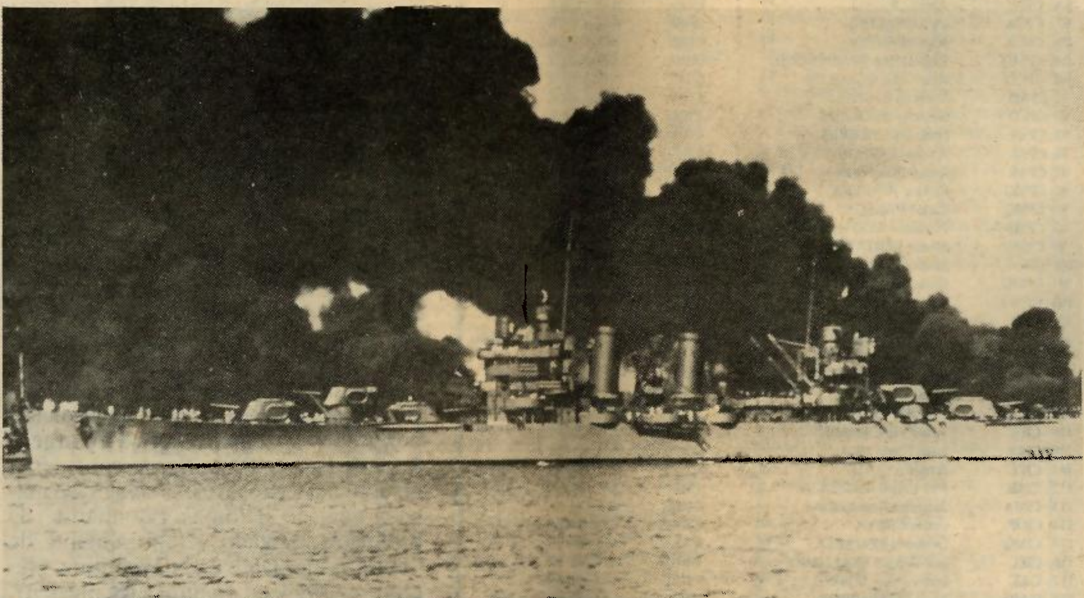
Sin duda, uno de los pasajes más decisivos del libro es aquel en el que se hace referencia a las grabaciones de lo hablado telefónicamente entre Buenos Aires y Lima, teniendo a Belaúnde por un lado y, en separadas ocasiones, al general Galtieri y al canciller Costa Méndez, por el otro. De su contenido es imposible no inferir que ese 2 de mayo (antes de que atacara el "Conqueror") la posición argentina se había flexibilizado lo suficiente como para que un acuerdo fuera viable en cuestión de horas.

Rice y Gavshon documentan paralelamente cómo el submarino nuclear británico llevaba ya, en momentos del ataque, tres días siguiendo al "Belgrano" a distancia prudencial, pero en posibilidad de realizar un ataque en cualquier momento. En permanente comunicación con la central de operaciones del almirantazgo, el comandante del "Conqueror", capitán Christopher Wredford-Brown, mantenía informado por su intermedio al gobierno de todos sus movimientos. También, cómo y cuándo más se acercaba de regreso al continente, se llegó a la decisión de atacarlo, en plena conciencia de que el navío no perseguía otra finalidad que la de replegarse a puerto. Y aquí vienen a cuento las palabras de los autores, al cerrar su libro: "Se nos hace muy duro evitar la sospecha de que las tripulaciones de ambos barcos, «Conqueror» y «General Belgrano» fueron usadas en una cínica maquinación político-militar, que la mayoría de los británicos desearían salga a la luz".

Para nosotros también resulta evidente, tras conocer las "negociacines fantasmas" que en abril condujo el entonces secretario de Estado norteamericano, Alexander Haig, que los ingleses nunca estuvieron interesados seriamente en arribar a un acuerdo de paz que evitara el choque armado. Faltan todavía conocer algunas piezas del rompecabezas que probablemente esclarecerían más aún este crucial aspecto de la guerra. Quizás algún día se hagan públicas las grabaciones totales de esas conversaciones. Sabemos que existen copias en Perú, Estados Unidos y también en nuestro país. Aguardamos con ansiedad nuevas evidencias. Porque el espíritu reivindicador de las Malvinas, no sólo no está reñido con ella, sino que se apoya esencialmente en la verdad.



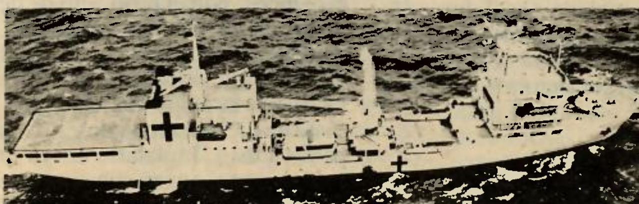
Ultimos instantes del glorioso crucero, herido de muerte por dos torpedos se hunde en el Atlántico



El "General Belgrano", en una rara foto tomada el 7 de diciembre de 1941, durante el ataque japonés a Pearl Harbor, cuando era el "USS Phoenix" y llevaba bandera norteamericana. Después de la guerra fue vendido a Argentina y sucesivamente modernizado



El "caballito de batalla" de nuestra Fuerza Aérea en acción. Un Douglas A 4-B se reabastece en vuelo



El buque hospital argentino "Bahía Paraíso" en plena guerra



HMS CONQUEROR
c o BFPO Ships

From: The Flag Officer Submarines (Vice Admiral P G M Herbert, OBE)

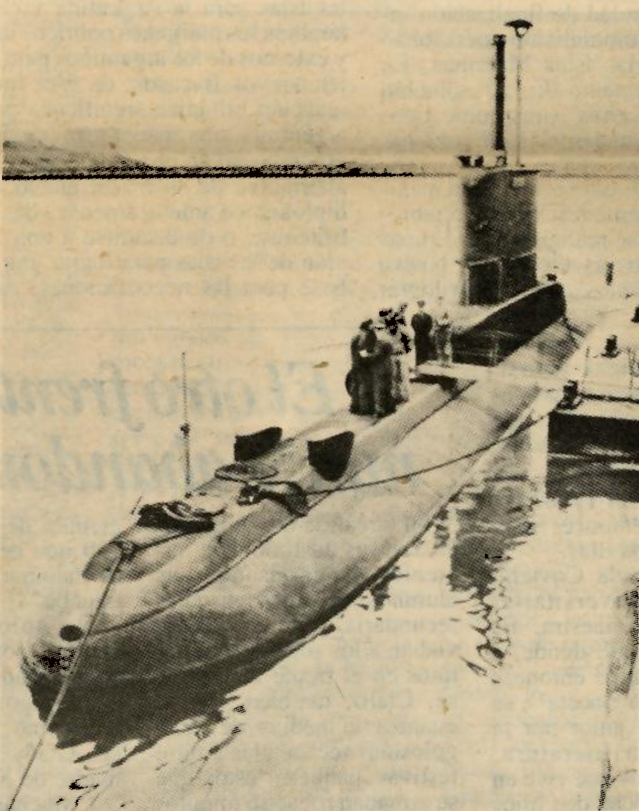
To: HMS CONQUEROR

1. Your successful attack on BELGRANO pressed home with determination and precision was in the highest traditions of the Submarine Service. The event had the immediate effect of dissuading Argentinian Surface Forces from taking any further part in offensive operations, thereby preventing great loss of life, not only to UK personnel but Argentinian also.

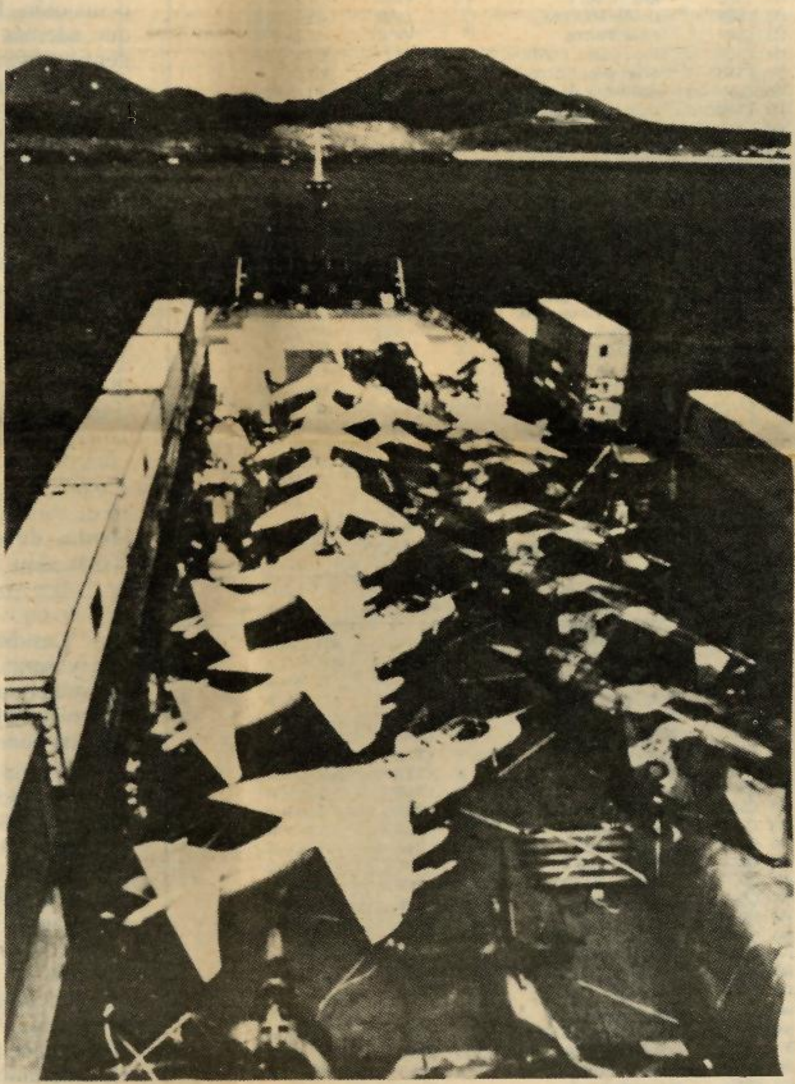
2. I was also greatly impressed by your determination throughout the Patrol, and in particular your penetration of the Gulfo San Matias.

3. You and your Ship's Company can look forward to a very well earned rest. Congratulations on a magnificent achievement.

Nota de felicitación del vicealmirante Herbert al "Conqueror", por su "exitoso ataque"



El submarino argentino "San Luis" operó bajo la flota enemiga



El "Atlantic Conveyor" antes de hundirse con varios Harriers a bordo

Los muertos argentinos

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
55	CPPE	Miguel Angel BORDON	CRBE	ATLANSUR
56	CPMA	Ricardo TORRES	CRBE	Punta Alta - Bs.As.
57	CPMA	Patricio Alfredo GUANCA	CBGU	Salta
58	CPAR	Darío Eleodoro VERA	CRBE	Morón - Bs.As.
59	CPCO	Orlando A. ESCOBAR	CRBE	Punta Alta - Bs.As.
60	CPCO	Mario Roldando ALANCAY	AVAS	Punta Alta - Bs.As.
61	CPAR	Bernardino CAMPOS	CRBE	Salta
62	CPMQ	Miguel Angel GOMEZ	CRBE	Punta Alta - Bs.As.
63	CPMQ	José María GALEANO	CRBE	ATLANSUR
64	CPMQ	Héctor B. CORREA	CRBE	ATLANSUR
65	CPMQ	Jorge Carlos BAIUD	CRBE	ATLANSUR
66	CPEL	Roque Ramón QUINTANA	CRBE	ATLANSUR
67	CPMQ	Francisco FERNANDEZ	CRBE	ATLANSUR
68	CPCM	Antonio BORDON	CRBE	ATLANSUR
69	CPMQ	Argentino A. BALMACEDA	CRBE	ATLANSUR
70	CPMA	Ibar Gerónimo MOLINA	CRBE	ATLANSUR
71	CPOP	Julio E. CASSANO	CRBE	ATLANSUR
72	CPCA	Angel Antonio ARCE	CRBE	ATLANSUR
73	CPMQ	Juan E. BARRIONUEVO	CRBE	ATLANSUR
74	CPMQ	Pedro E. CASTRO	CRBE	ATLANSUR
75	CPMQ	Luis M. CACERES	CRBE	ATLANSUR
76	CPAR	Oscar Alfredo MOTTA	CRBE	ATLANSUR
77	CPMQ	Ignacio ACEVEDO	CRBE	ATLANSUR
78	CPCM	Ibanor NAVARRO	CRBE	ATLANSUR
79	CPCA	Mario O. ILLORDO	CRBE	ATLANSUR
80	CPEL	Ricardo GALLARDO	CRBE	ATLANSUR
81	CPCO	Rubén TORRES	ISET	Est. San Carlos
82	CPMS	Hugo José MORETTO	CRBE	Santa Fe
83	CPCA	Restituto ORTIZ	CRBE	ATLANSUR
84	CPMA	Carlos Daniel VILA	CRBE	ATLANSUR
85	CPCA	Eduardo MIGUEL	CRBE	ATLANSUR
86	CPFU	Abel CORONEL	CRBE	ATLANSUR
87	CPCA	Carlos VALDEZ	CRBE	ATLANSUR
88	CPLA	Julio FUENTES	CRBE	ATLANSUR
89	CPMQ	Delis Héctor BROUCHOUD	CRBE	ATLANSUR
90	CPCO	Raúl Omar GORORDO	CRBE	ATLANSUR
91	CPMS	Norberto GUIZZO	CRBE	ATLANSUR
92	CPCO	Norberto ANDRADA	CRBE	ATLANSUR
93	CPAR	Francisco CACERES	CRBE	ATLANSUR
94	CPAR	Antonio LAZIAR	CRBE	ATLANSUR
95	CPAR	Rubén BOUTRON	CRBE	ATLANSUR
96	CPMQ	Enrique PEREYRA	CRBE	ATLANSUR
97	CPMQ	Carlos VANEGA	ISET	ATLANSUR
98	CPMQ	Pantaleón BENITEZ	CRBE	ATLANSUR
99	CPMQ	Martín VENTANCU	CRBE	ATLANSUR
100	CPCC	Marcelino GUERRERO	CRBE	ATLANSUR
101	CPMQ	Oscar ALVAREZ	CRBE	ATLANSUR
102	CPMQ	César Augusto OVIEDO	CRBE	ATLANSUR
103	CPCC	Antonio GARCIA	CRBE	ATLANSUR
104	CPEN	Orlando CRUZ	CRBE	ATLANSUR Est.S.Carlos
105	CIEL	Felipe GALLO	CRBE	Rosario - Sta.Fe
106	CICM	Antonio GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
107	CIAR	Julio CARDOZO	CRBE	ATLANSUR
108	CIEL	Juan ESCUDERO	CRBE	ATLANSUR
109	CIFU	Pedro VENDRAMIN	CRBE	ATLANSUR
110	CIAR	Isaac Flavio JIRA	CRBE	ATLANSUR
111	CICC	Sergio ZARATE	CRBE	ATLANSUR
112	CIAR	José Luis RAMIREZ	CRBE	ATLANSUR
113	CIMA	Saturnino SANABRIA	CRBE	ATLANSUR
114	CIOP	Carlos CUEVA	CRBE	ATLANSUR
115	CIMQ	Evaristo GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
116	CIEL	José Alberto ORELLANO	CRBE	ATLANSUR
117	CIEL	Pedro Angel TORRES	CRBE	ATLANSUR
118	CIMQ	Jorge INTERLICHIA	CRBE	ATLANSUR
119	CIEL	Daniel Alberto ROMERO	CRBE	ATLANSUR
120	CIFU	Néstor Edgar VIVIER	AVAS	ATLANSUR
121	CIMS	Raúl LEGUIZAMO	CKIA	ATLANSUR
122	CIAR	José Alberto ROMERO	CRBE	ATLANSUR
123	CISA	César Alberto ZAPATA	CRBE	ATLANSUR
124	CIAR	José Ernesto PUCHETA	CRBE	ATLANSUR
125	CIMA	Jorge Enrique CICOTTI	CRBE	ATLANSUR
126	CICO	Miguel Angel MEZA	ISET	ATLANSUR
127	CICO	Elvio Daniel TONINA	CRBE	FLORES - Bs.As.
128	CIIM	Jorge Luis SISTERNA	CRBE	Mte.Two Sisters - I.Mal.
129	CICO	Tulio Esteban LACROIX	CRBE	ATLANSUR
130	CICO	Eduardo Waldo MORENO	CRBE	ATLANSUR
131	CIFU	Juan Carlos LENCINA	CRBE	ATLANSUR
132	CIFU	Jorge Alberto SENDROS	CRBE	ATLANSUR
133	CSCO	Oscar José MESLER	CRBE	Est.S.Carlos
134	CSAS	Julio Oscar VAZQUEZ	CRBE	ATLANSUR
135	CSMS	Oscar QUIPILDOR	CRBE	ATLANSUR
136	CSEL	Ricardo Horacio RUIZ	CRBE	ATLANSUR
137	CSEL	Roberto ROMERO	CRBE	ATLANSUR
138	CSMQ	Ricardo RAMIREZ	CRBE	ATLANSUR
139	CSMQ	Juan José GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
140	CSMQ	Néstor Daniel CORVALAN	CRBE	ATLANSUR
141	CSEL	Marcelo PERDOMO	CRBE	ATLANSUR
142	CSLA	Juan Rolando GALVAN	CRBE	ATLANSUR
143	CSET	Hugo Ramón FERNANDEZ	CRBE	ATLANSUR
144	CSMA	Héctor Osvaldo RAGNI	CRBE	ATLANSUR
145	CSAR	Sergio Luis ISELLI	CRBE	ATLANSUR
146	CSEL	Fernando LUGO	CRBE	ATLANSUR
147	CSEL	Anselmo MELIAN	CRBE	ATLANSUR
148	CSMQ	Isaías QUILAHUEQUE	CRBE	ATLANSUR
149	CSEL	Luis Osvaldo BRIZUELA	CRBE	ATLANSUR
150	CSEL	José Esteban LUCERO	CRBE	ATLANSUR
151	CSFU	Raúl FLORICE	CRBE	ATLANSUR
152	CSEN	Osvaldo MARTINEZ	CRBE	ATLANSUR
153	CSOP	Fabián PINTOS	CRBE	ATLANSUR
154	CSCA	Nieve Claudio CONDORI	CRBE	ATLANSUR
155	CSMS	Néstor César GOROSITO	CRBE	ATLANSUR
156	CSMS	Julio Martín MENDOZA	CRBE	ATLANSUR
157	CSMS	Omar Hilario GOROSITO	CRBE	ATLANSUR
158	CSEL	Héctor Omar GOROSITO	CRBE	ATLANSUR
159	CSEL	Luis Rolando FLORES	CRBE	ATLANSUR
160	CSEL	José Francisco CHAILE	CRBE	ATLANSUR
161	CSEL	Osvaldo Luis FREGOTE	CRBE	ATLANSUR
162	CSFU	Néstor Daniel CASTRO	CRBE	ATLANSUR
163	CSMA	Jorge Roberto SOSA	CRBE	ATLANSUR
164	CSMQ	Osvaldo R. CASTILLO	CRBE	ATLANSUR
165	CSAR	Claudio A. GRIMOLDI	CRBE	ATLANSUR
166	CSPA	Roque Luis SORIA	CRBE	ATLANSUR
167	CSAR	Carlos E. ROLLHEISER	CRBE	ATLANSUR
168	CSAR	Gerardo N. MIRANDA	CRBE	ATLANSUR
169	CSMS	Jorge Delfino PARDOU	CRBE	ATLANSUR
170	CSCC	Martín Omar MACIEL	CRBE	ATLANSUR
171	CSCC	Alfredo GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
172	CSEL	Mario Esteban FROLA	CRBE	ATLANSUR
173	CSMQ	José Edgardo GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
174	CSCM	Ramón Aldo MORENO	CRBE	ATLANSUR
175	CSEL	Eduardo G. BEHRENDT	CRBE	ATLANSUR
176	CSEL	Francisco Osvaldo SOSA	CRBE	ATLANSUR
177	CSMQ	Alejandro A. VERGARA	CRBE	ATLANSUR
178	CSEL	José Luis GARCIA	CRBE	ATLANSUR

ANEXO 3 (Listado de muertos pertenecientes a la ARMADA ARGENTINA)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
179	CSEL	Mario Alberto FUNES	CRBE	ATLANSUR
180	CSEL	César Julio FREITES	CRBE	ATLANSUR
181	CSEL	Néstor MORANDO	CRBE	ATLANSUR
182	CSMQ	José Alberto TULIS	CRBE	ATLANSUR
183	CSFU	Jorge SALAS CASTRO	CRBE	ATLANSUR
184	CSFU	Miguel Angel SOSA	CRBE	ATLANSUR
185	CSLA	Rubén Oscar GODOY	CRBE	ATLANSUR
186	CSLA	Rubén LOREIRO	CRBE	ATLANSUR
187	CSOP	Fernando DORGAMBIDE	CRBE	ATLANSUR
188	CSFU	Mario INSAURRALDE	CRBE	ATLANSUR
189	CSAR	Sergio MAGLIOTI	CRBE	ATLANSUR
190	CSAR	José Luis GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
191	CSCA	Juan Luis GREGORI	CRBE	ATLANSUR
192	CSCC	Julio César TELLO	CRBE	ATLANSUR
193	CSCO	Jorge YACANTE	CRBE	ATLANSUR
194	CSCM	Miguel ALFARO	CRBE	ATLANSUR
195	CSCC	Armando Rosa VERON	CRBE	ATLANSUR
196	CSCO	Juan Carlos BOLLO	CRBE	ATLANSUR
197	CSCC	Sergio Daniel MOYANO	CRBE	ATLANSUR
198	CSCC	Julio César MONZON	CRBE	ATLANSUR
199	CSCO	Aníbal SARMIENTO	CRBE	ATLANSUR
200	CSCA	Héctor VARGAS GARCIA	CRBE	ATLANSUR
201	CSCM	Francisco ROMERO	CRBE	ATLANSUR
202	CSMA	René Angel TIBALDO	CRBE	ATLANSUR
203	CSFU	Roberto A. BAEZ	CRBE	ATLANSUR

(Continúa en pág. 8)

La lucha por hacer que la opinión del mundo comprendiera


Donnerstag, 3. Juni 1982 - "Esslinger Zeitung" Polit

Gesprach mit dem Argentiniendeutschen Leonhardt

Besetzung der Falklands Sache eines ganzen Volkes

Junta in Buenos Aires habe die Nation hinter sich

Von Otto Hauser

Durante la guerra de las Malvinas, muchos industriales, profesionales y políticos viajaron por Europa y los Estados Unidos tratando de esclarecer la posición de nuestro país frente al conflicto. Entre ellos, el actual presidente de Tiempo Argentino S.A., doctor Thomas Leonhardt, hizo una serie de visitas en Alemania Federal, donde tomó contacto con empresarios, políticos y miembros del gobierno de Bonn. En esa oportunidad, fue entrevistado por periodistas locales de las ciudades que iba visitando. Como testimonio, reproducimos y traducimos la entrevista que le efectuara Otto Hauser para el ''Esslinger Zeitung'' el 3 de junio de 1982.

Conversación con el germano-argentino Leonhardt
Ocupación de las Malvinas causa de todo un pueblo
La Junta en Buenos Aires tiene la Nación detrás suyo.

ESSLINGEN (3 de junio).– Tristes están los argentinos por la actitud de los alemanes, después de que éstos se adhirieron incondicionalmente al embargo limitado de la comunidad europea.

En la guerra por las Malvinas si bien es comprensible que Bonn se haya puesto del lado de Londres, el precio, sin embargo, serán relaciones argentino-alemanas sensiblemente dañadas. El solo hecho de compartir una sanción por parte de Alemania saca a los argentinos de las casillas; ellos lo consideran un acto inamistoso. Así lo ve el germano-argentino Thomas Leonhardt, de profesión abogado y representante de intereses alemanes en la Argentina. Nacido en 1944 en Liegnitz (Schlesien), Leonhardt explicó en una conversación con nuestra redacción política la postura del pueblo argentino con relación al problema de las islas Malvinas. El mismo se entiende como un idealista que quiere mantener en alto la bandera argentina en Alemania. Si bien Leonhardt no desarrolla actividades políticas, trata de obtener mayor comprensión por parte de los políticos alemanes, porque la ocupación de las Malvinas no es una cuestión de los generales sino de todo el pueblo argentino. Leonhardt, quien desde 1948 vive en la República Argentina y adoptó en 1973 esa nacionalidad, quiere explicar en Alemania la posición argentina y los antecedentes que llevaron a la ocupación de las islas.

Desde un punto puramente objetivo, la invasión por parte de Buenos Aires es un acto contrario al derecho internacional. Si embargo, este acto es legitimado por los antecedentes que llevan a la ocupación. Lo actuado por la Junta, lo que además unió a todo el pueblo argentino fue la última gota de paciencia para llevar las negociaciones a un buen término.

Conversaciones bloqueadas

En 1960 –explica Leonhardt– la resolución 1514 de las Naciones Unidas exigió la necesidad de finalización inmediata del colonialismo mencionan expresamente las islas Malvinas. En 1965 por intermedio de la resolución 2065, tanto Buenos Aires como Londres fueron invitadas a iniciar inmediatamente conversaciones directas. Dichas tratativas fueron estiradas al máximo por el gobierno británico. En febrero de este año se realizaron las últimas rondas de conversaciones en Nueva York. Allí Buenos Aires pudo lograr que desde ese momento en adelante las reuniones se realizarían mensualmente.

Sin embargo, convino también en mantener en secreto este resultado hasta que los respectivos ministros de Relaciones Exteriores autorizaran o ratificaran lo convenido. En Buenos Aires, sin embargo, trascendió con anticipación el resultado de estas conversaciones, lo que Londres tomó como motivo para no reconocer lo convenido. El ministro de Relaciones británico en ese momento, lord Carrington, resolvió no continuar con las negociaciones. Para Leonhardt, un claro indicio de que Londres quería bloquear las conversaciones.

Seguidamente, Leonhardt describe la creciente unión de los habitantes de las islas en la Argentina y que, hasta 1970 el único contacto con el continente americano y con Gran Bretaña era un buque postal que cada tres meses unía Puerto Argentino con Montevideo. En 1970 los argentinos construyeron un aeropuerto en Puerto Argentino y organizaron vuelos semanales. Del mismo modo, desde la Argentina, las islas recibían sus suministros de gas y combustibles. En los colegios fueron contratados maestros argentinos para ampliar la educación.

Ligereza

La reacción después de la ocupación, justamente en los medios de prensa occidentales, Leonhardt la considera como superficial y llena de ligereza, porque no entienden la problemática. Tanto norteamericanos como europeos tienen que saber que es una mancha en la conciencia nacional de los argentinos el hecho de que Londres tenga la soberanía sobre las islas.

Al conflicto se llegó, cuando a mediados de marzo un grupo de trabajadores argentinos llegaron a las islas Georgias, con conocimiento y autorización británicos, con el propósito de desmantelar una ex factoría ballenera. En un acto más bien folklórico izaron la bandera argentina. La reacción de los británicos fue la exigencia del retiro inmediato de dichos trabajadores. Como respaldo a esto, Inglaterra envió un rompehielos y amenazó con enviar también un crucero y un submarino. Esto demuestra que los ingleses estimaron equivocadamente la significación de las islas para la Argentina y con ello también los márgenes políticos internos y externos de los argentinos para asimilar nuevos fracasos; de esta forma la reacción británica significada para los argentinos una nueva provocación. El gobierno argentino se encontró ante la alternativa de sufrir un nuevo traspié diplomático ante la amenaza de la flota británica, o de decidirse a una ocupación de las islas para lograr una nueva base para las negociaciones. Además –coincide Leonhardt– no se hubiera llegado a una invasión o una guerra si Gran Bretaña no hubiera destinado un regimiento en las islas.

Autodeterminación

Con relación a la autodeterminación, el profesional argentino llama la atención sobre el hecho que los pobladores de las islas solamente son ciudadanos británicos de segunda categoría y que tienen solamente un limitado derecho de regresar a Inglaterra. Deben ser considerados una población artificialmente impuesta en reemplazo de los pobladores que vivían en las islas hasta 1833 y que fueron sacados por la fuerza. Leonhardt llama especialmente la atención sobre el hecho que a los argentinos les estaba prohibido radicarse en las islas. La política de inmigración siempre fue manejada por Londres. Contraposición con el tratamiento recibido por Gran Bretaña, los pobladores de las islas tenían de acuerdo a la Constitución argentina, la nacionalidad argentina y tampoco se les cuestionaba su nacionalidad británica, siempre y cuando la misma hubiese sido reconocida por parte de Gran Bretaña.

Responsabilidad

En caso de caer la capital Puerto Argentino, nos dice Leonhardt, concluirán sin duda las hostilidades. Pero el fracaso que ello podría significar no se podrá computar solamente al gobierno argentino, dado que gran parte del pueblo asumió la responsabilidad pública por esta acción. Esto vino a mostrar que se está despertando a la unidad nacional, en sus clases sociales y partidos políticos, lo que señala desde ya un proceso que nos llevará hacia la democratización. Los problemas, asevera Leonhardt, juntan a los hombres.

La recuperación de las Malvinas por parte de Gran Bretaña, sin embargo, crearía un foco de crisis en el Atlántico Sur que perjudicaría sin ninguna duda a Occidente y sería una fuente de satisfacción para la Unión Soviética.



El otro frente: el de los que nunca abandonaron esta batalla

–''Las Malvinas fueron, son y serán argentinas'' es nuestra contraseña, el saludo diario con mis alumnos; luego, los buenos días.

–**¿Cuándo, en 1982?**

–No, desde entonces hasta ahora, todos los días.

Gladys Agueda Coviello es, aunque universitaria, esencialmente maestra. Es tucumana y es allí donde, a través de su padre entonces director de ''La Gaceta'', se le enuncia ese amor por la docencia y la literatura. Ahora hace años que vive en Hurlingham, tiene dos hijos y una veintena de libros inéditos.

Su tarea fue desde la trinchera; sus testimonios, las cientos de cartas que sus alumnos de cinco escuelas secundarias y ella misma enviaban a los soldados argentinos en el frente malvinense. Claro, también gorros, guantes y medias de lana; golosinas recaudadas a puro festival; paquetes estos que se armaban robando minutos a los recreos y que, por las noches, entre los motores rugientes de los Hércules C 130 que desplegaban desde El Palomar, ella misma entregaba.

No sólo arengó a sus alumno, compartía con ellos la ansiedad por un hermano o un amigo; uno de sus hijos, Guillermo, fue soldado clase 62. Gladys Coviello es una madre de Malvinas.

''Muchas veces las tareas eran difíciles: compartir la noticia de algún conocido caído en la lucha, ir a despedir a los soldados. Aquel, ex alumno mío; fulanito, hermano de Marcelo; otros del Chaco, de Corrientes, de Formosa, hijos desde hacía cinco minutos, por una despedida alegre, linda.''

''En la base ya nos conocían, llegábamos en malón –cuenta a *Tiempo*– alumnas, padres, profesores. Las chicas cantaban, gritaban, tiraban papelitos y regalaban be-

Es la hora de mirar con respeto al valor argentino: el que se atrevió a ser

Por JORGE CASTRO

Nada de preámbulos inútiles; vayamos al fondo de las cosas: en la Argentina de nuestros días hay una evidente atonía del espíritu nacional o, lo que es lo mismo, una notoria disminución de la estima y del respeto que los argentinos se tienen a sí mismos y a su país.

Una muestra extrema de esta melancolía generalizada es la forma en que se recuerda el hecho histórico del 2 de abril de 1982, día en que la Argentina se atrevió a reconquistar sus islas Malvinas, rompiendo así ciento cincuenta años de vergonzosa sumisión.

¿Qué se dice del 2 de abril? Que debe ser "... un día de reflexión", destinado a rendir homenaje a "... nuestros muertos en combate". Eso no es lo fundamental; muchos muertos ha habido en la Argentina, en su nombre además; y a todos abriga el regazo de la Nación. Pero lo importante de los caídos en las Malvinas no es que están muertos (eso es propio de la trágica y perecedera condición humana), sino que lucharon y cayeron en defensa de la Nación, frente al enemigo extranjero, en el intento heroico de recuperar lo que es nuestro y que ahora, más seguro que nunca, nuevamente lo será.

La melancolía, entonces, está demás. Y su lugar –inútil, estrecho, mediocre– es conveniente que lo ocupe el orgullo nacional.

El hombre combate solo su inexorable limitación temporal con la intensidad que sepa darle a su existencia. No tiene otra forma; por eso su condición es trágica; él es, ya se ha dicho, el único animal que sabe que va a morir. Y lo sabe siempre, no obstante el máximo esfuerzo de distracción que realiza. Por eso, lo importante no es la muerte, sino lo que se hace con la vida. Y no hay vida más lograda, no importa los pocos o muchos años que se haya vivido, que aquella que ha estado al servicio de una causa superior. Y, para un hombre, no hay nada superior que la Nación a la que pertenece, que es su familia, sus amigos, su razón de ser y su identidad.

Nada de melancolía, pues, al recordar a los caídos en las Malvinas. La melancolía es un sentimiento humano, desde luego, como también lo son el miedo o la inseguridad. Pero en el caso de nuestros combatientes, caídos en combate, armas en la mano, frente a un enemigo extranjero, en el intento de recuperar lo que es propio de la Nación, resultaría una suerte de inmerecido agravio. Sus vidas, trágicamente breves, son destinos cumplidos; ellos con su abnegación han vencido –por sus familias, por sus amigos, por la Nación– la inexorable temporalidad de la condición humana.

Muchos hombres viven muchos años y significan muy poco, no obstante sus éxitos en el mundanal ruido. No es el caso de nuestros combatientes en las Malvinas. No se trata de su recuerdo (frágil es la memoria humana); se trata del significado de sus vidas.

Porque de estas vidas, de estas cortas vidas, la Argentina debe extraer un enorme capital moral; y sobre todo político.

¿Especuladores, defraudadores, torturadores, terroristas? Ninguna de estas categorías le sirve a la Argentina para construir un futuro. O, lo que es igual, para elaborar nuevamente su fe en sí misma, y en su razón de ser.

Lo negativo no existe. Sólo las grandes afirmaciones sirven para construir. Lo demás son chismes de pasillo o de alcoba, pequeñas miserias, todas humanas, pero a que ningún lado van. El hombre es un ángel caído, es cierto; pero hay algo en él que lo sobrepasa; y que es más que cenizas y más, también, que su humana condición. No se trata aquí de saber qué es; sólo se trata de saber y constatar qué se manifiesta en los hechos y en la práctica, cuando se vive y se da la vida por la familia, por los amigos y por la Nación.

Nada de melancolía, pues, al recordar a nuestros combatientes caídos en las Malvinas. Sería un grueso error de interpretación.

Son vidas logradas; son destinos cumplidos; ellos dieron la vida por la Nación.

Y lo mismo, exactamente, qué decimos de nuestros caídos, hay que decir de lo que hicimos en esa fecha histórica, imborrable del 2 de abril.

"¿Derrotas"? ¿"Victorias"? El significado del hombre y de la historia humana no se aprende en los cursos de contabilidad. Lo esencial, lo decisivo, es atreverse a ser.

La Argentina se atrevió el 2 de abril. ¿Que hubo errores, fracasos, derrotas? Desde luego; el hombre es un ángel caído y los argentinos (a veces, especialmente los argentinos) también lo son.

Pero esta es una comprobación que puede asombrar sólo a adolescentes y a nadie más.

La Argentina se atrevió a ser; la Argentina combatió por lo que le pertenece; por una idea enaltecida de su propia dignidad.

Para los pueblos de la América latina no importa el 14 de junio; lo que vale es el 2 de abril. Y tienen razón: es una muestra de sabiduría pensarlo así. Nada de melancolía, pues; respeto y estima por el valor argentino: el que se atrevió a ser.

Perdón Señor, pero que triunfemos

Por la mañana, tempranito rezaba el rosario, como mis alumnos, como los soldados y me preguntaba dónde estará mi hijo Guillermo. **Fue crucificado, muerto y sepultado...** con el Citröen, a las siete de la mañana y mezclaba avemarías con Buen día Neustadt, las noticias de hoy con respecto al conflicto austral... continúan los repudios hacia la señora Thatcher y aumentan los votos de adhesión para los argentinos y su lucha anticolonialista. **Y está sentado a la diestra de Dios Padre Todopoderoso...** y si una bomba le arrancaba una pierna, protegelo, Virgencita protegelo, no es muy bueno que digamos pero se jugó por sus compañeros y la patria, estaba contento y qué ganas de partir y yo lloraba cuando no me veían. Protegé a los chicos, a todos, reventá mil ingleses, que no muera ninguno de nuestros chicos, que otro Exocet dé en el blanco, que Rusia los haga mierda... perdón Virgencita... es que ya no sé lo que te pido. Protegelos. Cuidá a nuestros hijos, son lo mejor de la Patria, nuestro futuro, estamos luchando con lo más puro, con la inocencia argentina y ellos envían a los gurkhas o garcas o gurjas "los que parecen ser mezcla de enanos posiblemente por la unión entre el Terrible Hombre de las Nieves y algunas cabras locas montañesas, habilidosos del cuchillo" como escribe el doctor Julio A. García Martínez, profesor de la Universidad del Salvador. Y yo estoy segura de que es cierto. Les repartí fotocopias a todos, hagamos algo, por favor. Nadie me llevaba el apunte. Delirante. Imaginativa. Exagerada. Gladys está enferma, mirá si va a ser cierto y repite y repite "nos harán sangrar por donde más nos duele, a través de nuestros hijos". **Santo, Santo, es el Señor Dios Omnipotente...** me quieren tranquilizar con el cuento de que la flota viene a diez nudos... ¡es que no saben de lo que son capaces los hijos de perra! Si le mataron el conejito a Guillermo ¡ay! cómo me distraigo y no estoy con la misa. Es que vengo a dar gracias porque todo terminó, por mi hijo que está bien, por los valientes que volvieron, por mi vecina pelirroja que cree que su hijo aparecerá en algún submarino ruso y ya le avisaron que murió, el único hijo. Te pido Virgen por esos soldaditos que al escuchar ruidos se esconden debajo de las mesas gritando "¡sálvese quien pueda!" y yo me río y también disparo, dice Guillermo, porque de lo contrario, terminaremos locos en Campo de Mayo.

Y por último Virgencita, acordate de los mutilados, de los que están muy arruinados, llevátelos y dales resignación a sus padres.

Junio

¡Qué bronca! ¡Qué bronca! Por Dios... ni que fueran sarnosos, tirabombas, locos o desertores. Héroes. Desde el primero al último.

¿Cómo pueden ser así? ¿Por qué no jugarse?

Recibirlos con flores, papelitos, bombos y platillos, alfombras, incienso, oro y mirra... eso es lo que merecen.

Señor Director... podríamos homenajear aquí a los soldados que nos contestaron cartas, hay algunos ex alumnos y hermanos de esta escuela.

–Comprendo... pero con este gobierno, lo dejaremos para tratar después de las vacaciones de julio.

Un caso entre tantos, queremos creer que hay muchos. El de una madre argentina que más allá del dolor y las lágrimas, rescata el valor de la lucha por reconquistar Malvinas

sos a cuanto criollito trompudo se pusiera delante. Sé, sentía, que aquello les hacía bien; y a nosotros, verles las caras, los pulgares en alto, el casco grande sobre los ojos, nos enorgullecía. Quizá, sólo durante esos pocos instantes, éramos duros, soberbios, invencibles frente al pirata inglés."

Recién entonces, y gracias a la guerra, pudo publicar su libro "La tercera invasión inglesa que aún soporta Buenos Aires". Fue una primera parte. Ahora está preparando la segunda con todo ese rico material de dibujos, correspondencia desde y hacia Malvinas y testimonios de los soldados.

"Aún hoy me llegan cartas de aquellos valientes muchachos, desde distintos puntos del país. Ellos me confirman en esta huella de cada día."

Gladys Agueda Coviello, mujer argentina, existe. Quizá como muchas otras mujeres argentinas, vive hoy el mismo espíritu de abril del 82. Pero a ésta la tuvimos aquí, en *Tiempo Argentino*, corporizando ese espíritu al que algún día le hará justicia la historia. Antes de irse, nos dejó algo suyo (ver texto arriba): una página manuscrita durante aquellos días de guerra, que refleja cómo sentía lo que estaba ocurriendo. La escribió allá en su barrio de Hurlingham, bastión de los residentes británicos en Buenos Aires, "donde a veces me siento –dice– casi como una argentina en las Malvinas".

Sandra Pien



Gladys A. Coviello

Los muertos argentinos

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
204	CSMA	Omar Luis GARCIA	CRBE	ATLANSUR
205	CSMQ	Juan Rogelio BENITEZ	CRBE	San Fernando - Bs. As.
206	CSMQ	Oscar Antonio VILLALBA	CRBE	San Miguel - Bs. As.
207	CSCO	Sergio Rubén MEDINA	AVAS	San Justo - Bs. As.
208	CSMS	Rubén Orlando RODRIGUEZ	CRBE	Ezpeleta - Bs. As.
209	CSCA	Daniel ESTUREL	CRBE	G.Baigorria - Rosario - S.Fe
210	CSCO	Ernesto DEL MONTE	AVAS	L. de Zamora - Bs. As.
211	CSMA	Claudio Omar TORTOSA	CRBE	Ezpeleta - Bs. As.
212	CSIM	Mario ALMONACID	BIM1	C. Rivadavia - Chubut
213	CSIM	Jorge Néstor AGUILA	BIM1	Neuquén
214	CS (PNA)	Julio Omar BENITEZ	GC38	Darwin (B-4-9)
215	CSIM	Ramón ORDOÑEZ	CKIA	Mte. Two Sisters - Malv.
216	CSIM	Víctor Oscar OLAVARRIA	CKIA	Pto. Arg. - Islas Malvinas
217	MICO	Héctor Antonio DUFRECHOU	AVAS	Mar de Ajó - Bs. As.
218	MIMA	Juan Ramón TURANO	BBSJ	Darwin (A-4-12)
219	MIPE	Roberto E. PEREZ	CRBE	ATLANSUR
220	MIPE	Angel Ricardo JUAREZ	CRBE	ATLANSUR
221	MIPE	Marcos Antonio LAMAS	CRBE	ATLANSUR
222	MILA	Juan Simón SANCHEZ	CRBE	ATLANSUR
223	MIPE	José A. VILLEGAS	CRBE	ATLANSUR
224	MILA	Víctor Antonio NIEVA	CRBE	ATLANSUR
225	MICC	Hipólito J. AMARILLA	CRBE	ATLANSUR
226	MICC	Domingo Miguel AZAR	CRBE	ATLANSUR
227	MICM	Roque Antonio PAREDES	CRBE	ATLANSUR
228	MICC	Omar VARGAS	CRBE	ATLANSUR
229	MICM	Luis Armando GIANOTTI	CRBE	ATLANSUR
230	MICC	Lorenzo Gabriel TOLEDO	CRBE	ATLANSUR
231	MICC	Juan Alberto VERON	CRBE	ATLANSUR
232	MICM	Miguel VELAZQUEZ	CRBE	ATLANSUR
233	MICM	Jorge Dennys RUIZ	CRBE	ATLANSUR
234	MICM	Saverio MARAGLIANO	CRBE	ATLANSUR
235	MICM	Juan Carlos MUÑOZ	CRBE	ATLANSUR
236	MIMA	Jorge Oscar PASINATO	CRBE	ATLANSUR
237	MICM	Julio César CUELLO	CRBE	ATLANSUR
238	MICC	José Alberto MENDEZ	CRBE	ATLANSUR
239	MIMQ	Orlando DE GUIARA	CRBE	ATLANSUR
240	MICM	Miguel TASIUK	CRBE	ATLANSUR
241	MICM	Juan Carlos REGUERA	CRBE	ATLANSUR
242	MICM	Julio César AHUMADA	CRBE	ATLANSUR
243	MICM	Gabriel Gustavo FATTORI	CRBE	ATLANSUR
244	MIAR	Héctor Rubén RIOS	CRBE	ATLANSUR
245	MIPA	Condori Mario VILCA	CRBE	ATLANSUR
246	MISA	Juan Efraín PEÑA	CRBE	ATLANSUR
247	Mro (PNA)	Jorge Eduardo LOPEZ	TT24	ATLANSUR
248	CC62	Diego FERREYRA	BIM5	Islas Malvinas
249	CC62	Roberto LEYES	BIM5	Islas Malvinas
250	CC62	Juan Carlos DABALO	BIM5	Islas Malvinas
251	CC62	Eleodoro MONZON	BIM5	Islas Malvinas
252	CC62	Sergio Ariel ROBLEDO	BIM5	Islas Malvinas
253	CC62	Rito Florencio PORTILLO	BIAA	Darwin (A-1-13)
254	CC62	Raúl Ricardo ROMERO	BIM5	Darwin (B-5-14)
255	CC62	Miguel Antonio GONZALEZ	CICA	Tucumán
256	CC62	Ramón Antonio MEZA	BICO	Islas Malvinas
257	CC62	Héctor Miguel ROLLA	BICO	Darwin (A-5-20)
258	CC62	Sergio GIUSEPPETTI	BICO	Islas Malvinas
259	CC62	Adolfo Eduardo MECCA	CRBE	ATLANSUR
260	CC63	Omar Alfredo MADRID	CIOP	Salta
261	CC62	Ramón Agustín ZOLORZANO	CRBE	ATLANSUR
262	CC62	Antonio María DIAZ	CRBE	ATLANSUR
263	CC62	Hugo Alberto GALLEANO	CRBE	ATLANSUR
264	CC62	Julián Héctor OCAMPO	CRBE	ATLANSUR
265	CC62	Juan Carlos LENA	CRBE	ATLANSUR
266	CC62	Jorge Carlos PERALTA	CRBE	ATLANSUR
267	CC62	José Carlos GRANADO	CRBE	ATLANSUR
268	CC62	Roberto Tomás D'ERRICO	AVAS	Moreno - Bs. As.
269	CC62	Hugo Daniel CAVIGIOLI	BIM5	Darwin (B-1-3)
270	CC62	Héctor Abel CERLES	BIM5	Darwin (B-1-14)
271	CC62	Colofredo Omar IÑIGUEZ	BIM5	Darwin (C-2-4)
272	CC63	Roberto UZQUEDA	CRBE	ATLANSUR
273	CC63	Angel Omar VASSALLO	CRBE	ATLANSUR
274	CC63	Mario José ZABALA	CRBE	ATLANSUR
275	CC63	Fernando Fabián ZARZOSO	CRBE	ATLANSUR
276	CC63	Humberto César ALEMAN	CRBE	ATLANSUR
277	CC63	Omar Andrés CHAILE	CRBE	ATLANSUR
278	CC63	Héctor Hugo DIEZ GOMEZ	CRBE	ATLANSUR
279	CC63	Raúl Aristóbulo FARFAN	CRBE	ATLANSUR
280	CC63	Ramón Elías ZALAZAR	CRBE	ATLANSUR
281	CC63	José Luis PERALTA	CRBE	ATLANSUR
282	CC63	Ricardo Omar MERAVIGLIA	CRBE	ATLANSUR
283	CC63	Oscar Aldo COLOMBO	CRBE	ATLANSUR
284	CC62	Francisco Alfredo GALVEZ	CRBE	ATLANSUR
285	CC62	Guillermo Omar TEVEZ	CRBE	Boulogne - Bs. As.
286	CC62	Rubén Darío CATICHA	CRBE	Chacabuco - Bs. As.
287	CC62	Alcides R. GOMEZ	CRBE	Santa Fe
288	CC62	Víctor Daniel PALLARES	CRBE	San Nicolás - Bs. As.
289	CC62	Eduardo PIEDRABUENA	CRBE	Santa Fe
290	CC63	Ramón Vicente FABIAN	CRBE	Salta
291	CC63	Ricardo Armando PAZ	CRBE	ATLANSUR
292	CC63	Eleuterio Hilario RAMOS	CRBE	ATLANSUR
293	CC63	Antenor SAJAMA	CRBE	ATLANSUR
294	CC63	Roberto Enrique SANCHO	CRBE	ATLANSUR
295	CC63	Jorge Rubén TORRES	BIM5	Islas Malvinas
296	CC63	Ramón GUTIERREZ	CRBE	ATLANSUR
297	CC63	Teodoro LAGUNA	CRBE	ATLANSUR
298	CC62	Eduardo Tomás SILVA	CRBE	ATLANSUR
299	CC62	Fabián Edgardo SIRI	CRBE	ATLANSUR
300	CC62	Miguel Angel SORIANO	CRBE	ATLANSUR
301	CC62	Fabián Enrique SOSA	CRBE	ATLANSUR
302	CC62	Soriano SOTELO	CRBE	ATLANSUR
303	CC62	Omar Elvio VERA	CRBE	ATLANSUR
304	CC62	José Orlando VILLA	CRBE	ATLANSUR
305	CC62	Juan Carlos ZANGANI	CRBE	ATLANSUR
306	CC62	Elías Luis ZURBRIGGEN	CRBE	ATLANSUR
307	CC62	Néstor FRANCISQUEZ	CRBE	ATLANSUR
308	CC62	Oscar Alfredo MONTEGROSSO	CRBE	ATLANSUR
309	CC62	Osmar Lorenzo LAPORTE	CRBE	ATLANSUR
310	CC62	Héctor Eduardo MENDIETA	CRBE	ATLANSUR
311	CC62	Edgardo Rubén MORENO	CRBE	ATLANSUR
312	CC62	René Omar MULLER	CRBE	ATLANSUR
313	CC62	Víctor Raúl NUÑEZ	CRBE	ATLANSUR
314	CC62	Félix MASIN	CRBE	ATLANSUR
315	CC62	Ricardo Lionel PINEDA	CRBE	ATLANSUR
316	CC62	Edgardo Roberto PRAMPARO	CRBE	ATLANSUR
317	CC62	Ricardo Alfredo REARTES	CRBE	ATLANSUR
318	CC62	Martín Mauricio RICARTE	CRBE	ATLANSUR
319	CC62	Rubén Horacio ROJAS	CRBE	ATLANSUR
320	CC62	Aroldo Rubén ROMANO	CRBE	ATLANSUR
321	CC62	Marcelo Oscar ROMERO	CRBE	ATLANSUR
322	CC62	Reinaldo Omar RUBIO	CRBE	ATLANSUR
323	CC62	Gustavo Daniel SEITUN	CRBE	ATLANSUR
324	CC62	Pedro Ricardo HORSZCZARUK	CRBE	ATLANSUR
325	CC62	Luis Alberto IBAÑEZ	CRBE	ATLANSUR
326	CC62	Jorge Lorenzo MENDIETA	CRBE	ATLANSUR
327	CC62	Orlando Antonio ILLANES	CRBE	ATLANSUR
328	CC62	Alfredo JURIO	CRBE	ATLANSUR
329	CC62	Daniel Enrique LAGOS	CRBE	ATLANSUR
330	CC62	Julio César LOBOS	CRBE	ATLANSUR
331	CC62	Enrique Alejandro MACIEL	CRBE	ATLANSUR
332	CC62	Gerardo Marcelo MARCHISIO	CRBE	ATLANSUR
333	CC62	Alberto MARTINO	CRBE	ATLANSUR
334	CC62	Manuel Alberto MEDINA	CRBE	ATLANSUR
335	CC62	Adolfo Ernesto MOLINA	CRBE	ATLANSUR
336	CC62	José Luis SOSA	CRBE	ATLANSUR
337	CC62	Gustavo Osvaldo MIRETTI	CRBE	ATLANSUR
338	CC62	Carlos Ignacio FIGUEROA	CRBE	ATLANSUR
339	CC62	Marcelo GAGLIANONE	CRBE	ATLANSUR
340	CC62	Osvaldo Aníbal GALVARNE	CRBE	ATLANSUR
341	CC62	José Antonio GAONA	CRBE	ATLANSUR
342	CC62	Hugo Ramón GATICA	CRBE	ATLANSUR
343	CC62	Enrique Omar GAZAL	CRBE	ATLANSUR
344	CC62	Carlos Leonardo GEMMA	CRBE	ATLANSUR
345	CC62	Claudio Marcelo GIARETTI	CRBE	ATLANSUR
346	CC62	Humberto Omar GIORGI	CRBE	ATLANSUR
347	CC62	Carlos Angel GONZALEZ	CRBE	ATLANSUR
348	CC62	Claudio GRANIC	CRBE	ATLANSUR
349	CC62	Claudio Norberto GROSSO	CRBE	ATLANSUR
350	CC62	Hugo Alberto HEREDIA	CRBE	ATLANSUR
351	CC62	Walter Norberto ALMIRON	CRBE	ATLANSUR
352	CC62	Rubén Horacio ALVAREZ	CRBE	ATLANSUR
353	CC62	Alberto Edgardo AMESGARAY	CRBE	ATLANSUR
354	CC62	Roberto Aldo BORDOY	CRBE	ATLANSUR
355	CC62	Roberto CABALLERO	CRBE	ATLANSUR
356	CC62	Héctor Ricardo CABALLERO	CRBE	ATLANSUR
357	CC62	José Daniel CARDOZO	CRBE	ATLANSUR
358	CC62	Héctor Aníbal CASALI	CRBE	ATLANSUR
359	CC62	Néstor David CORDOBA	CRBE	ATLANSUR
360	CC62	Luis Roberto DIAZ	CRBE	ATLANSUR

(Continúa en pág. 8)

Elogio de la "locura": para que el 2 de abril no termine en un 14 de junio

Por RICARDO CAMARA

La autoestima nacional, la idea misma de lo nacional, cobró en la Argentina un vertiginoso envión el 2 de abril de 1982, y sufrió un estrepitoso traspié el 14 de junio, con la capitulación en Malvinas.

Es necesario explicitar estos conceptos con todas las letras, por cuanto es posible que nada de lo que ocurrió en el país después de los 74 días de guerra pueda explicarse sin tener en cuenta ambas fechas, de notoria influencia en el ánimo de los argentinos.

La polémica desencadenada en torno al 2 de abril no sólo tiene que ver con el espíritu de derrota y escepticismo sobre las capacidades de la Argentina y de sus ciudadanos, amplia y deliberadamente difundidos, desde afuera y desde adentro del país, luego de la rendición. Porque una de las cuestiones en danza es la siguiente, y es inútil que la ocultemos: el derrotismo generalizado y la corrosión de la autoestima nacional no hubieran sido posibles sin el 14 de junio.

En consecuencia, para reivindicar debidamente el acto de la Reconquista y la batalla posterior, hay que tener en cuenta dos fechas. No sólo una, dos: el 2 de abril y el 14 de junio. Y deducir de ellas lecciones correspondientes.

Si sólo recordamos patrióticamente el 2 de abril, nuestra memoria será incompleta, aun cuando pongamos el acento en lo principal y la intención sea justa. Si, en cambio, únicamente batimos el parche del 14 de junio, –como se hizo, profusamente, en los últimos dos años–, nuestra intención será oscura, por supuesto, porque contribuiremos a ahondar el prejuicio de la incapacidad congénita argentina para vertebrarse como Nación autónoma e insertarse en el mundo desde su propia identidad e intereses.

Como se ve, en el arco que va del 2 de abril al 14 de junio se refleja el núcleo de la crisis argentina. De ahí, seguramente, el acaloramiento que suscita toda discusión sobre el tema. *De ahí, por lo tanto, la necesidad de reflexionar sobre ambas puntas del arco.*

El 2 de abril no se agota en la evocación de los caídos por la Patria en una causa justa, nacional y, por lo tanto, democrática. Hubo ocasiones en que causas injustas, antinacionales y antidemocráticas, también provocaron muertos. Las guerras no son, solamente. Las guerras son justas o injustas y su objetivo supremo es la paz.

El 2 de abril se empina en el calendario de las fechas memorables porque el pueblo de la Nación y sus genuinas instituciones históricas recobraron espacio y poder para encarar de frente el modelo de país-factoría y comenzar un envión que pudo haber concluido arrancando las raíces mismas de nuestro atraso y nuestras deformaciones.

El 14 de junio resalta en el calendario de las fechas abominables –pero no por eso inexistentes– porque con la marea de la capitulación, que ellos mismos contribuyeron a provocar, volvieron al primer plano los fantasmas centenarios que estructuralmente inhibieron a la Argentina, licuaron su identidad y autoestima, trabaron su desarrollo, y taponaron su ingreso autónomo al mundo moderno.

El 2 de abril demostró, sencillamente, que el país existe. Que no es sólo un rito, sino una entidad viva, de alguna manera consciente de su potencia y sus posibilidades. *Y ello a pesar de que durante generaciones se propagó la idea de inevitabilidad de sus impotencias y la inviabilidad de sus posibilidades.*

El 14 de junio reveló la fuerza dramática de la Argentina invertebrada e inconclusa, espasmódica y subordinada a la "fascinación" de la dependencia supuestamente próspera y democrática. Los hechos han revelado cuál era el alcance de esa prosperidad y la vigencia real de esa democracia. *Las clases dirigentes, pero estériles; poderosas, pero asustadizas; iluminadas, pero profundamente ignorantes; civilizadas, pero genocidas, que a partir de su apogeo de fines del siglo pasado olvidaron durante décadas la reivindicación malvinense, fueron las mismas que aun antes del 14 de junio precipitaron la rendición de Puerto Argentino, de la mano de Jeremy Moore, su socio y amigo de toda la vida.*

Dos de abril y 14 de junio, pues, son dos fechas que se imbrican. En principio, porque el mismo 2 de abril pudieron haber actuado algunas de las fuerzas propiciadoras del 14 de junio. Son materia de intensa polémica las causas inmediatas y la oportunidad del operativo militar iniciado hace hoy dos años. Sería una simplificación decir que dicha polémica atenta contra los objetivos nacionales. *El empeño esclarecedor será beneficioso en tanto apunte al rescate de lo esencial y contribuya a su fortalecimiento.* En algunos casos, ésa puede ser la intención. *En muchos otros, lo que se perfila es el propósito de producir una intoxicación mucho más peligrosa, por sus resultados a largo plazo, que la realizada torpemente durante la guerra.* A los locutores triunfalistas de hace dos años, siguieron los locutores derrotistas y complacientes, herederos directos del 14 de junio. La curiosa circunstancia de que, a veces, las mismas personas hayan realizado ambas tareas, carece de importancia: no son los locutores los que deciden, ni en este país, ni en ningún otro.

Los actos de cobardía, los errores de conducción e incluso los enfoques conceptuales equivocados que pudieron estar en los orígenes mismos del conflicto o durante su desarrollo fueron, desde el 14 de junio, la materia prima de una campaña mucho más sofisticada y de más amplia penetración que la ejecutada al calor de la guerra. *Manipulando hechos ciertos y ocultando otros que no encajaban en el esquema, se apuntaba a lo mismo: ablandar la autoestima nacional, mediante la fragmentación informativa y la utilización grotesca y acrítica de los puntos oscuros, los interrogantes y las claudicaciones efectivas o presuntamente ocurridas en el curso de las hostilidades.*

Lo mismo sucedió con la identificación falsa entre los aparentes objetivos inmediatos de un gobierno, y los objetivos permanentes del país inconcluso y mutilado. Muchos de los censores, en lugar de hacer hincapié en esto último –lo que también les hubiera permitido criticar agriamente al gobierno, si eso querían– en realidad centraron su esfuerzo en tratar de afincar la idea de que, en la Argentina, las causas nacionales están condenadas al fracaso. *No se trataba de la "locura" de desafiar a la tercera potencia mundial: en el fondo, se trataba de la "locura" de pretender ser un país autónomo y moderno.*

La energía profundamente nacional y democrática –porque era popular– despertada el 2 de abril: *ésa era la verdadera "locura".*

El 2 de abril, pues, no debe dar lugar a palabras altisonantes, que generalmente disimulan propósitos confusos. El 2 de abril se produjo cuando el régimen se desgastaba, y ello no por culpa de ninguna institución militar o civil, sino por la estolidez depredadora del modelo anacrónico que en 1976 se intentó "modernizar", y por la resistencia que esa política generaba en la sociedad. La Reconquista fue una embestida en la dirección de un cambio, y su blanco fue el socio histórico del modelo depredador. Es claro, la política no es rectilínea ni una ciencia exacta. El 14 de junio sobrevino porque tal vez el curso iniciado el 2 de abril transcurrió contra un telón de fondo, en definitiva dominado por el modelo depredador.

Queda de la Reconquista lo más importante: la voluntad de ser de la Argentina y los argentinos. Esa voluntad no significa el aislamiento, sino todo lo contrario: al rebelarse contra el autoritarismo profundo del atraso y la dependencia, del 2 de abril se desprende el impulso democrático de la transformación y la modernización genuinas. Sin ellas, el 2 de abril termina en el 14 de junio. La argentinización de la Argentina significará, al mismo tiempo, una firme inserción del país en el mundo moderno, articulando un sistema de alianzas y relaciones múltiples y recomponiendo sobre otro plano nuestras vinculaciones con las grandes potencias: el plano ascendente de la independencia.

FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS
RESUMEN DE BAJAS

Situación	Fuerza / JERARQUIA	EJERCITO ARGENTINO: EJERCITO	EJERCITO ARGENTINO: GENDARMERIA NACIONAL	ARMADA ARGENTINA: ARMADA	ARMADA ARGENTINA: PREFECTURA NAVAL	FUERZA AEREA ARGENTINA: FUERZA AEREA	TOTAL
MUERTOS	OFICIALES	15	2	10	—	15	42
	SUBOFICIALES	32	5	234	2	9	282
	SOLDADOS CONSCRIPTOS	134	—	129	—	5	268
	CIVILES	—	—	18	—	—	18
DESAPARECIDOS	OFICIALES	1	—	—	—	21	21
	SUBOFICIALES	3	—	—	—	5	8
	SOLDADOS CONSCRIPTOS	10	—	—	—	—	10
	CIVILES	—	—	—	—	—	—
TOTAL DE JERARQUIAS	OFICIALES	16	2	10	—	36	64
	SUBOFICIALES	35	5	234	2	14	290
	SOLDADOS CONSCRIPTOS	144	—	129	—	5	278
	CIVILES	—	—	18	—	—	18
TOTAL GENERAL		195	7	391	2	55	650

Los muertos argentinos

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
361	CC62	Jorge Carlos DUKS	CRBE	ATLANSUR
362	CC62	René Antonio ESCOBAR	CRBE	ATLANSUR
363	CC62	Sixto Javier FAJARDO	CRBE	ATLANSUR
364	CC62	Jorge INCHAUSPE	BICO	Islas Malvinas
365	CC62	Oscar MANSILLA	BIAC	Darwin (C-1-2)
366	CC62	Justo Silverio FALCON	BIAC	Darwin (A-1-18)
367	CC62	Vicente Antonio DIAZ	CKIA	Islas Malvinas
368	CC62	Claudio SCAGLIONE	BICO	Islas Malvinas
369	CC62	Luis Roberto FERNANDEZ	BICO	Islas Malvinas
370	CC62	Jorge Alfredo MACIEL	BICO	Islas Malvinas
371	CC62	Ricardo RAMIREZ	BIM5	Islas Malvinas
372	CC62	Félix Ernesto AGUIRRE	BIM5	Darwin (C-1-7)
373	CC62	José Lus GALARZA	BIM5	Darwin (C-2-10)
374	CC62	Juan Francisco RAVA	BIM5	Darwin (B-3-20)
375	CC62	Aldo Omar PATRONE	BIM5	Darwin (A-1-6)
376	CC62	Juan Carlos GONZALEZ	BIM5	Darwin (A-2-3)
377	CSFU	Hugo Dardo AHUMADA	CRBE	ATLANSUR

PERSONAL DE MARINA MERCANTE

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
378	Pil.de Ult.	Jorge N. POLITIS	I.de los Est.	ATLANSUR
379	Maq. Naval	Miguel AGUIRRE	I.de los Est.	ATLANSUR
380	Maq. Naval	Alejandro O. CUEVAS	I.de los Est.	ATLANSUR
381	Ctmaestre.	Benito H. IBAÑEZ	I.de los Est.	ATLANSUR
382	1º Elect.	Pedro A. MENDIETA	I.de los Est.	ATLANSUR
383	Mecánico	Enrique J. HUDEPHOL	I.de los Est.	ATLANSUR
384	1º Cabo	Omar H. MINA	I.de los Est.	ATLANSUR
385	1º Cocinero	Rafael LUZARDO	I.de los Est.	ATLANSUR
386	Mydomo.	Néstor O. SANDOVAL	I.de los Est.	Darwin (B-4-14)
387	Cbo.de Mar	Jorge A. BOLLERO	I.de los Est.	ATLANSUR
388	Marinero	Antonio M. CAYO	I.de los Est.	ATLANSUR
389	Marinero	Manuel OLIVEIRA	I.de los Est.	ATLANSUR
390	Marinero	Antonio M. LIMA	I.de los Est.	ATLANSUR
391	Mro."Narwal"	Omar A. RUPP	B.P."NARWAL"	ATLANSUR

PERSONAL CIVIL CONCESION CANTINA A.R.A. "GENERAL BELGRANO"

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	CONCESION CANTINA	REGISTRO DE TUMBA
392		Sr. Heriberto AVILA	CRBE	ATLANSUR
393		Sr. Leopoldo M. AVILA	CRBE	ATLANSUR

ANEXO 4 - (Listado de desaparecidos pertenecientes a la ARMADA ARGENTINA)

SIN NOVEDAD.

ANEXO 5 - (Listado de muertos pertenecientes a la FUERZA AEREA ARGENTINA)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	REGISTRO DE TUMBA
1	Vcom.	Manuel R. DE LA COLINA	II Brig.Aérea	Islas Malvinas
2	Cap.	G. A. GARCIA CUEVA	VIII Brig.Aérea	Islas Malvinas
3	My.	Juan J. FALCONIER	E.S.G.A.	Islas Malvinas
4	Cap.	Marcelo Pedro LOTUFO	II Brig.Aérea	Islas Malvinas
5	Cap.	Jorge Osvaldo GARCIA	IV Brig.Aérea	Darwin (A-4-2)
6	1º Ten.	Fausto GAVAZZI	V Brig.Aérea	Darwin (B-4-4)
7	1º Ten.	Luis D. CASTAGNARI	VII Brig.Aérea	Darwin (A-1-14)
8	1º Ten.	Omar Jesús CASTILLO	E.A.M.	Islas Malvinas
9	1º Ten.	José Daniel VAZQUEZ	IV Brig.Aérea	Islas Malvinas
10	Ten.	Jorge Eduardo CASCO	IV Brig.Aérea	Darwin (B-4-17)
11	Ten.	Néstor E. LOPEZ	IV Brig. Aérea	Darwin (A-4-4)
12	Ten.	Daniel Antonio JUKIC	III Brig. Aérea	Darwin (B-4-3)
13	Ten.	Mario Víctor NIVOLI	V Brig. Aérea	Islas Malvinas
14	Ten.	Ricardo VOLPONI	VI Brig.Aérea	Islas Malvinas
15	Alf.	Mario Luis VOLKO	IX Brig.Aérea	Islas Malvinas
16	S.Aux.	Francisco F. LUNA	II Brig.Aérea	Islas Malvinas
17	S.Aux.	Guido A. MARISA	II Brig.Aérea	Islas Malvinas
18	C.P.	Mario DUARTE	III Brig.Aérea	Darwin (B-4-2)
19	C.P.	Juan A. RODRIGUEZ	III Brig.Aérea	Darwin (B-4-1)
20	C.1º	José L. PERALTA	III Brig.Aérea	Darwin (B-4-7)
21	C.1º	Miguel CARRIZO	III Brig.Aérea	Darwin (B-1-1)
22	C.1º	José A. MALDONADO	III Brig.Aérea	Darwin (B-4-6)
23	C.1º	Agustín H. MONTAÑO	III Brig.Aérea	Darwin (B-4-5)
24	C.1º	Andrés BRASICH	III Brig.Aérea	Darwin (A-5-11)
25	S/FA	Guillermo GARCIA	I Brig.Aérea	Darwin (B-1-5)
26	S/FA	Héctor R. BORDON	IX Brig.Aérea	Darwin (B-3-4)
27	S/FA	Mario Ramón LUNA	E.A.M.	Islas Malvinas
28	S/FA	Luis Guillermo SEVILLA	E.A.M.	Islas Malvinas
29	S/FA	Héctor Walter AGUIRRE	E.A.M.	Islas Malvinas

ANEXO 6 - (Listado de desaparecidos pertenecientes a la FUERZA AEREA ARGENTINA)

Nº	GRADO	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DE REVISTA	LUGAR, FECHA Y CAUSA PROBABLE DE LA DESAPARICION
1	Vcom.	Hugo César MEISNER	VIII Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
2	Cap.	Rubén Héctor MARTEL	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
3	Cap.	Carlos Eduardo KRAUSE	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
4	Cap.	Fernando Juan CASADO	E.A.M.	Islas Malv. - 14-06-82 - En combate
5	Cap.	Hugo del Valle PALAVER	V Brig. Aérea	Islas Malv. - 26-05-82 - En combate
6	1º Ten.	Mario H. GONZALEZ	II Brig. Aérea	Islas Malv. - 03-05-82 - En combate
7	1º Ten.	José Luis ARDILES	VI Brig. Aérea	Islas Malv. - 03-05-82 - En combate
8	1º Ten.	Manuel Oscar BUSTOS	V Brig. Aérea	Islas Malv. - 12-05-82 - En combate
9	1º Ten.	Luciano GUADAGNINI	V Brig. Aérea	Islas Malv. - 24-05-82 - En combate
10	Ten.	Eduardo DE IBAÑEZ	II Brig. Aérea	Islas Malv. - 03-05-82 - En combate
11	1º Ten.	Danilo Rubén BOLZAN	E.A.M.	Islas Malv. - 09-06-82 - En combate
12	Ten.	Juan José ARRARAZ	V Brig. Aérea	Islas Malv. - 09-06-82 - En combate
13	Ten.	Jorge Ricardo FARIAS	IV Brig. Aérea	Islas Malv. - 11-05-82 - En combate
14	Ten.	Jorge Rubén IBARLUCEA	E.A.M.	Islas Malv. - 12-05-82 - En combate
15	Ten.	Pedro Ignacio BEAN	VI Brig. Aérea	Islas Malv. - 22-05-82 - En combate
16	Ten.	Jorge Alberto BONO	IV Brig. Aérea	Islas Malv. - 25-05-82 - En combate
17	Ten.	Carlos Juan CASTILLO	VI Brig. Aérea	Islas Malv. - 25-05-82 - En combate
18	Ten.	Juan D. BERNHARDT	VI Brig. Aérea	Islas Malv. - 29-05-82 - En combate
19	Ten.	Miguel Angel GIMENEZ	III Brig. Aérea	Islas Malv. - 29-05-82 - En combate
20	1º Ten.	Daniel F. MANZOTTI	IV Brig. Aérea	Islas Malv. - 22-05-82 - En combate
21	Alf.	Alfredo J. VAZQUEZ	V Brig. Aérea	Islas Malv. - 09-06-82 - En combate
22	S.P.	Julio Jesús LASTRA	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
23	S.Aux.	Manuel A. ALBALOS	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
24	C.P.	Miguel Angel CARDONE	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
25	C.P.	Carlos D. CANTEZANO	I Brig. Aérea	Islas Malv. - 02-06-82 - En combate
26	Cabo	Héctor VARAS	VI Brig. Aérea	Islas Malv. - 10-05-82 - En combate

NOTA: Dos (2) tripulantes del avión LEAR JET (sin identificar) se encuentran inhumados en el Cementerio Militar de DARWIN (B-4-16) sin que hasta la fecha se hayan podido obtener más datos.

MALVINAS

Bautismo de fuego
de la Fuerza Aérea Argentina

DIVISION PRENSA

FUERZA AEREA
DEPARTAMENTO PRENSA

1°-MAY-84
N° 50

FUE EVOCADO EL SEGUNDO ANIVERSARIO DEL "BAUTISMO DE FUEGO" DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

El Comandante de Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea, brigadier mayor ERNESTO HORACIO CRESPO, en representación del Jefe del Estado Mayor General, brigadier mayor TEODORO GUILLERMO WALDNER, presidió esta mañana, a las 8, en el Helipuerto del edificio "Cóndor", la ceremonia central recordativa del segundo aniversario del "Bautismo de Fuego" de la Fuerza Aérea, en las Islas Malvinas, el 1° de mayo de 1982.

El acto se inició con la presentación al brigadier mayor CRESPO, de la agrupación 1° de Mayo, constituída por efectivos pertenecientes a la Guarnición Aérea "Buenos Aires", tras lo cual, la Banda de Música de la Jefatura Militar del edificio "Cóndor", ejecutó el Himno Nacional y a su término se ofició una misa en memoria de los caídos en el conflicto bélico, celebrada por el Capellán Mayor de la Fuerza Aérea, monseñor OVIDIO FELIX TRIPODI.

Posteriormente, el Ayudante del Comandante de Operaciones Aéreas, vicecomodoro DANIEL OTERO, dió lectura al Mensaje del Jefe del Estado Mayor General con motivo de conmemorarse el segundo aniversario del Bautismo de Fuego de la Fuerza y a su término, nombró al personal de oficiales, suboficiales y soldados aeronáuticos que ofrendó su vida en esas acciones.

Finalmente, se ejecutó un toque de silencio y cerrando la ceremonia se realizó un desfile de los efectivos formados. Se encontraba presente personal militar superior y subalterno, familiares del personal evocado e invitados.

Similares ceremonias se llevaron a cabo en las Guarniciones Aéreas del interior del país, presididas por sus respectivos titulares.

Vicecomodoro EDUARDO FONTAINE
Jefe de Prensa de la Fuerza Aérea

TIEMPO ARGENTINO 2 MAY 1984

MALVINAS

Bautismo de fuego de los halcones



El 1º de Mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina tuvo un glorioso debut en combate. La historia de ese día y los que siguieron conformó páginas inolvidables

Identifíquese con

Tiempo ARGENTINO

El diario joven de cada día

SUPLEMENTO ESPECIAL ESTE VIERNES

El 1º de Mayo de 1982, la Fuerza Aérea Argentina tuvo un glorioso debut en combate. La historia de ese día y los que siguieron conformó páginas inolvidables

Identifíquese con

Tiempo ARGENTINO

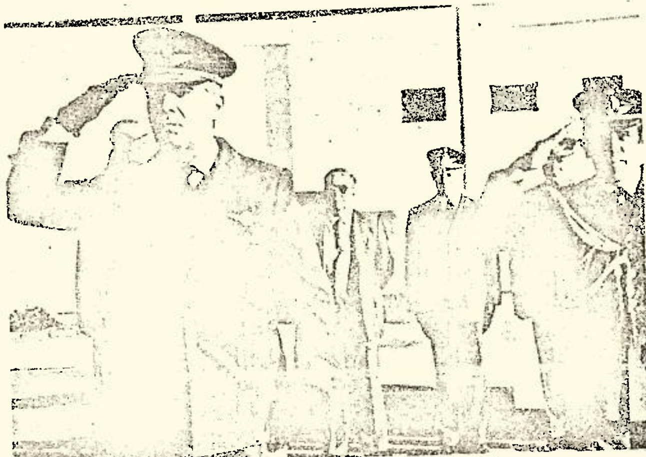
El diario joven de cada día

Fue evocado el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea

En un mensaje, el brigadier Waldner destacó la gesta cumplida en la guerra de Malvinas

El comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Teodoro Waldner, afirmó ayer que la recuperación de las islas Malvinas es una tarea de la "Nación toda", y destacó que ese objetivo requiere que "asumamos dos actitudes básicas, sustanciales: la unión nacional en torno del mismo, y una férrea voluntad de concretarlo, cumpliendo y haciendo cumplir las acciones que determine la conducción del p...

La p...cisión estuvo contenida en un mensaje que leyó el vicecomodoro Daniel Ortega, ayudante del comandante de Operaciones Aéreas, brigadier mayor Ernesto Crespo, quien presidió ayer los actos con que fue conmemorado el segundo aniversario del bautismo de fuego del Arma en la guerra de las Malvinas.



El brigadier Ernesto Crespo presidió el acto de ayer

La ceremonia se celebró en el helipuerto del edificio Cóndor, sede del Comando de la Fuerza Aérea, con la asistencia de altos mandos de las tres Armas. El capellán mayor de la Aeronáutica, monseñor Ovidio Trípodi, ofició una misa en memoria de los caídos durante el conflicto con las tropas colonialistas cuyos familiares se encontraban presentes en el acto.

Tras destacar el valor demostrado por los pilotos argentinos en la contienda, y alabar la eficiencia puesta de manifiesto por todos los efectivos del Arma durante su desarrollo, Waldner rindió homenaje en su mensaje a los hombres del Ejército, la Armada, y las fuerzas de seguridad que "combatieron codo a codo con los nuestros en defensa del suelo patrio, muchos de los cuales han quedado para siempre en los turbales de las Malvinas, y en las aguas del Atlántico Sur, cual banderas y testimonios de nuestra fe en el objetivo de su recuperación".

"Muchas voces se preguntaron y se preguntan aún hoy, aquí y en otras latitudes, qué fuerza, qué espíritu, en definitiva qué razón impulsó a nuestros hombres para que con medios cualitativamente inferiores a los del enemigo, y normalmente operando en el límite de sus capacidades, lograran consumar verdaderas hazañas e infligir cuantiosas pérdidas al oponente", destacó el comandante en jefe de la Fuerza Aérea.

Acotó entonces que "no es sólo una razón" la que motivó aquella actitud. "Es, en principio, la serenidad que sólo da la tranquilidad del alma, producto de una indestructible fe en Dios. El buen soldado sabe que el heroísmo es su norte y que ello puede llevarlo al máximo sacrificio y lo concibe así, simplemente así, y no como una simple y atea vocación suicida."

Recordó además Waldner la definición brindada por uno de los pilotos argentinos que luchó contra las fuerzas colonialistas después de haber entablado su primer combate: "Se me hizo más clara esa definición que aprendí siendo cadete de la Escuela de Aviación Militar: Patria es todo aquello que nos pertenece, amamos y somos capaces de dar la vida por su causa".

En su mensaje, Waldner reafirmó el compromiso de la Fuerza Aérea, "signado con la sangre de sus combatientes", de contribuir permanentemente para que "la justicia de nuestra causa triunfe por sobre los obstáculos que se interpongan en el camino. A ello nos obliga la memoria de los que hoy no están físicamente entre nosotros, pero que viven en la inmensa congoja de nuestro pueblo".

En la Escuela de Aviación Militar de Córdoba también fue conmemorado el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. La ceremonia fue presidida por el comandante de Instrucción del Arma, brigadier Arcelio Oscar González. El acto se llevó a cabo en la pista del Grupo Aéreo de la Escuela de Aviación y participaron mandos de la misma, del Ejército y la Armada.

DIARIO POPULAR 2 MAY 1984

Homenaje a los héroes

La aviación recordó a los caídos en el bautismo de fuego del arma

El jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, brigadier Teodoro Waldner, consideró requisitos "sustanciales" para la recuperación de las islas Malvinas "la unión nacional" en torno al objetivo y la "férrea voluntad de concretarlo".

Waldner reafirmó el compromiso de la Fuerza Aérea de "contribuir permanentemente para que la justicia de nuestra causa triunfe por sobre los obstáculos que se impongan en el camino".

Los conceptos de Waldner estuvieron contenidos en el mensaje suyo que fue leído ayer en el helipuerto del edificio Cóndor, donde se realizó el acto central en el que se conmemoró el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea, al cumplirse el segundo aniversario.

La Fuerza Aérea entró por primera vez en acción el 1 de mayo de 1982, para repeler un ataque británico contra Puerto Argentino.

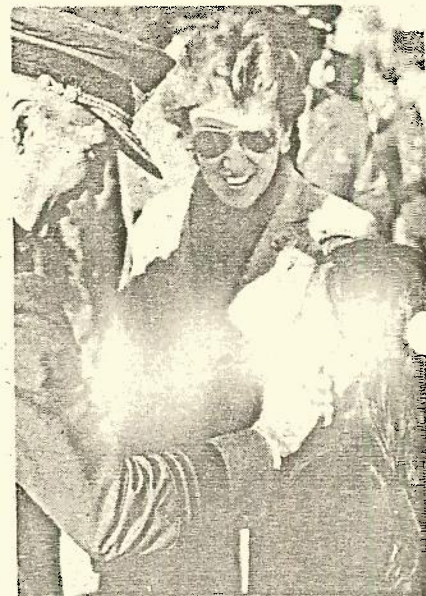
En las operaciones, los argentinos sufrieron 12 bajas, pero le ocasionaron al adversario gravísimos daños en sus flotas aéreas y de mar, que lo obligaron a replegarse durante 20 días.

El acto central de la Fuerza Aérea fue presidido por el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Ernesto Horacio Crespo, en su carácter de oficial superior más antiguo del escalafón del aire, en razón de que Waldner no estuvo presente por cuanto asistió a la Asamblea Legislativa.

En su mensaje leído por un miembro de la Aeronaútica, Waldner señaló que "la fe en Dios, el amor a la Patria y un autétnico profesionalismo" fueron las razones que impulsó a los hombres de la Fuerza Aérea a "consumar verdaderas hazañas e infligir cuantiosas pérdidas al oponente".

En tal sentido recordó las siguientes palabras pronunciadas por el propio comandante de la flota inglesa que combatió en la guerra: "Jamás pensé que los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina hicieran lo que hicieron... nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos... fue algo realmente extraordinario, aparecían por todas partes y aprendimos a respetarlos".

Más adelante citó el siguiente mensaje enviado a los aviadores argentinos por el francés Pierre Clostermann: "Vuestro valor nos ha deslumbrado y no sólo el pueblo argentino no debe olvidaros nunca, sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos".



El brigadier Crespo saluda a familiares de los pilotos caídos.

Una página que entró en la historia

La Fuerza Aérea Argentina conmemoró ayer el segundo aniversario de su bautismo de fuego, producido el 1ro. de mayo de 1982 en un combate de la guerra por las Malvinas, que produjo la admiración del propio contrincante británico, cuyo comandante, John Foster Woodward, exclamó sorprendido: "Fue algo realmente extraordinario; los pilotos argentinos aparecían por todas partes, aun volando a ras del agua. Allí aprendimos a respetarlos".

Durante la operación, que se desarrolló entre las 7.30 y las 16.45, los aviones argentinos infligieron serios daños a la flota británica, que admitió el hundimiento de una fragata, graves averías con explosiones e incendios en otras dos, un buque de asalto afectado, dos aviones Sea Harrier derribados, uno puesto fuera de combate, varios helicópteros destruidos y el portaaviones Hermes con daños que le impidieron realizar operaciones aéreas.

La aeronáutica militar se movilizó tres horas después de que un Vulcan británico realizara la primera maniobra bélica aérea contra las Malvinas, arrojando 21 bombas sobre la pista del aeropuerto de Puerto Argentino, que quedó con daños.

La Fuerza Aérea Argentina realizó durante esas nueve horas 27 misiones aéreas en las que intervinieron 62 aviones que lanzaron 20 toneladas de bombas y municiones.

La Aeronáutica argentina perdió dos aviones Mirage III, un Mirage V, un bombardero Canberra y un Pucará, muriendo en combate el capitán Gustavo García Cuerva, los tenientes Mario Hipólito González, José Ardiles, Daniel Jukik, Jorge Raúl de Ibáñez; los cabos primeros Miguel Carrizo, José Alberto Maldonado, Agustín Montano, José Peralta y Luis Brasich, y los soldados Héctor Ramón Bordón y Guillermo Osvaldo García.

Los aviones argentinos iniciaron las acciones desde Río Gallegos cuando despegó la sección "Fiera", formada por dos Mirage III, al mando del capitán García Cuerva y el teniente Peona, constituyéndose así en la primera formación de la aeronáutica militar que entraba en combate.

Minutos después llegó a la zona de operaciones la escuadrilla "Topo", formada por aviones A4-B Skyhawk, al mando del capitán Palaver, acompañado por los tenientes Gálvez y Guadagnini y el alférez Gómez.

A las 8.30, a lo largo de seis minutos, se produjo el primer enfrentamiento entre aviones Sea Harrier y la artillería antiaérea argentina, que dejó un saldo de muertos y heridos y la destrucción de un sector de la pista de aterrizaje.

Ante las versiones sobre desembarcos ingleses al Norte y al Sur de la isla Soledad, despegaron dos escuadrillas de aviones Pucará para cubrir toda la zona en una misión de reconocimiento ofensivo.

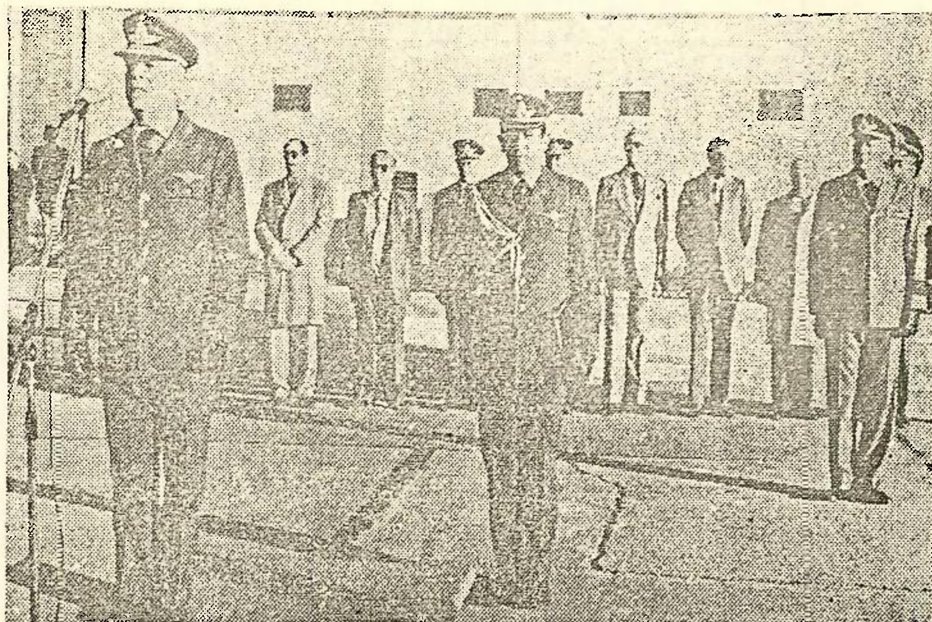
A la una de la tarde, desde Puerto Argentino, se observó a unas 10 millas al sudeste a tres buques y dos fragatas de asalto ingleses; al Norte fue detectado otro buque de asalto y varias fragatas de escolta, en tanto que se ubicó la posición de dos portaaviones, uno al nordeste y otro al sudeste.

A las 16.40 comenzó a llevarse a cabo la "Batalla Aérea Malvinas", cuando desde el continente despegó la escuadrilla "Torno" que produjo el primer ataque de un avión a un buque desde la finalización de la Segunda Guerra Mundial.

Sólo unos minutos después se realizó el primer combate aire-aire entre una escuadrilla de Mirage III y una formación de Harrier, en la que fue derribado el avión del teniente Perona, oficial que luego fue rescatado en la base aeronaval Calderón.

El guía de la formación, capitán García Cuerva, quien tenía el avión intacto pero sin combustible al haber eyectado sus tanques en medio del combate, solicitó autorización para aterrizar en Puerto Argentino, pero fue derribado al ser detectado por los radares que accionaron automáticamente los cañones antiaéreos.

A las 16.45, el "Rubio I", un Mirage V piloteado por el teniente Ardiles, quien había despegado solo de Río Gallegos ya que su acompañante tuvo fallas en la máquina, se enfrentó con dos Harrier, siendo derribado con un misil "Side-Winder" sobre la isla Bouganville, con lo que finalizaba la primera jornada de combate y el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina.



Una vez que se dio lectura a la lista de caídos en las Malvinas, el brigadier Crespo, comandante de operaciones aéreas, solicita el ¡Presente! a los efectivos formados en el helipuerto

Recordóse el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea en Malvinas

En el helipuerto del edificio Cóndor, sede del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, se cumplió una ceremonia para evocar el segundo aniversario del bautismo de fuego de la institución en las islas Malvinas, el 1º de mayo de 1982.

Presidió el acto el comandante de operaciones aéreas, brigadier Ernesto Horacio Crespo, y estuvieron presentes personal aeronáutico y civil de la Guarnición Aérea Buenos Aires.

Luego de entonarse las estrofas del Himno Nacional, el capellán de la Fuerza, monseñor Félix Ovidio Tripoli, rezó una misa de campaña. Seguidamente se dio lectura a un mensaje del titular de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Teodoro Guillermo Waldner, y se mencionó los nombres de todo el personal caído durante la gesta.

El mensaje

En el mensaje del brigadier Waldner se reconoció el coraje, el espíritu de sacrificio y la entrega total de los hombres de la institución en la batalla aérea del Atlántico sur. Se puntualizó que con medios cualitativamente inferiores a los del enemigo y normalmente operando en el límite de sus capacidades esos valientes habían logrado consumar verdaderas hazañas y causar cuantiosas pérdidas al oponente.

Se afirmó también que para conseguir tales hazañas se tuvo la serenidad que sólo da la tranquilidad del alma, producto de una indestructible fe en Dios; un amor a la Patria y la conciencia de estar defendiéndola por una causa justa, y un auténtico profesionalismo cultivado durante todas las etapas de la carrera.

En otra parte del mensaje se recordaron las palabras de elogio del propio comandante de la flota británica y del héroe francés de la II Guerra Mundial, Pierre Clostermann, con referencia a la brillante acción de los pilotos argentinos.

Objetivo permanente

En otro pasaje de la alocución se rindió homenaje a los integrantes de las otras fuerzas armadas y de seguridad "que combatieron codo a codo con los nuestros en defensa del suelo patrio, muchos de los cuales han quedado para siempre en los turbales de Malvinas y en las aguas del Atlántico sur, cual banderas y testimonios de nuestra fe en el objetivo de su recuperación". Este objetivo, se enfatizó, no es patrimonio de la Fuerza Aérea, sino de la Nación toda; no es circunstancial, sino permanente, y requiere que se sumen dos actitudes básicas y sustanciales: la unión nacional en torno al mismo y una férrea voluntad de concretarlo, cumpliendo y haciendo cumplir las acciones que determine la superior conducción del país.

Finalmente, el mensaje expresaba: "Nunca pueblo alguno logró cristalizar sus objetivos sin esos requisitos previos y por ello la Fuerza Aérea, como parte de la Nación y brazo armado de los cielos de la Patria, reafirma su compromiso, signado por la sangre de sus combatientes, de contribuir permanentemente para que la justicia de nuestra causa triunfe por sobre los obstáculos que se interpongan en el camino. A ello nos obliga la memoria de los que hoy no están físicamente entre nosotros, pero que viven en la inmensa congoja de nuestro pueblo".

Waldner: Unirse por las Malvinas

El jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, brigadier Teodoro Waldner, consideró requisitos "sustanciales" para la recuperación de las islas Malvinas "la unión nacional" en torno al objetivo y la "férrea voluntad de concretarlo".

Waldner reafirmó el compromiso de la Fuerza Aérea de "contribuir permanentemente para que la justicia de nuestra causa triunfe por sobre los obstáculos que se impongan en el camino".

Los conceptos de Waldner estuvieron contenidos en el mensaje suyo que fue leído en la víspera en el helipuerto del Edificio Cóndor, donde se realizó el acto central en el que se conmemoró el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea, al cumplirse el segundo aniversario.

La Fuerza Aérea entró por primera vez en acción el 1° de mayo de 1982, para repeler un ataque británico contra Puerto Argentino.

En las operaciones, los argentinos sufrieron 12 bajas, pero le ocasionaron al adversario gravísimos daños en sus flotas aéreas y de mar, que lo obligaron a replegarse durante 20 días.

El acto central de la Fuerza Aérea fue presidido por el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier **Ernesto Horacio Crespo**, en su carácter de oficial superior más antiguo del escalafón del aire.

En su mensaje leído por un miembro de la Aeronáutica, Waldner señaló que **"la fe en Dios, el amor a la patria y un auténtico profesionalismo"** fueron las razones que impulsó a los hombres de la Fuerza Aérea a **"consumar verdaderas hazañas e infligir cuantiosas pérdidas al oponente"**.

MALVINAS: EL ANIVERSARIO DE UNA GESTA HEROICA

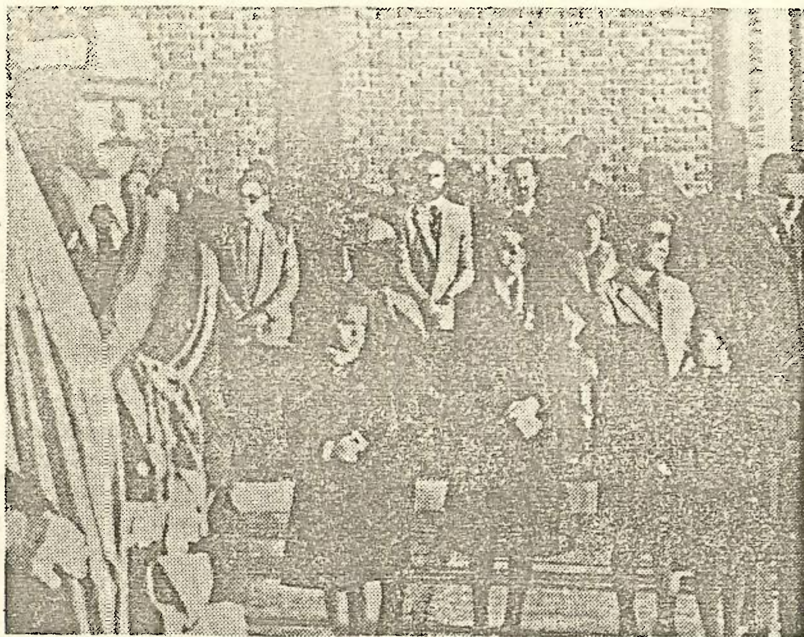
Se cumple mañana 1° de mayo el segundo aniversario del estallido de las hostilidades en el conflicto de las Malvinas cuando se produjo el primer ataque aéreo a las fuerzas británicas en el Atlántico Sur constituyendo su bautismo "de fuego".

Por tal motivo la Fuerza Aérea celebrará un acto a la hora 8 en el helipuerto del edificio Cóndor. En la oportunidad el jefe del Estado Mayor, brigadier mayor Teodoro Waldner dirigirá un mensaje para referirse al valor y sacrificio de quienes durante el conflicto cumplieron 445 salidas de combate

En el transcurso de las acciones bélicas, se perdieron 34 aviones, a la vez que la Fuerza Aérea argentina hundió seis buques, averiando a otros catorce. Asimismo destruyó catorce aviones y doce helicópteros. Otra destacada labor fue cumplida por los aviones de transporte durante el puente aéreo establecido con las islas y que permitió llevar 5.500 toneladas de carga.

LA NACION

2 MAY 1984



Parientes de los militares caídos, en la ceremonia

La Fuerza Aérea evocó su bautismo de fuego

"La Fuerza Aérea, como parte de la Nación y brazo armado en los cielos de la Patria, reafirma su compromiso, signado con la sangre de sus combatientes, de contribuir permanentemente para que la justicia de nuestra causa triunfe por sobre los obstáculos que se interpongan en el camino. A ello nos obliga la memoria de los que hoy no están físicamente entre nosotros, pero viven en la inmensa congoja de nuestro pueblo."

Así lo expresó el mensaje del jefe del Estado Mayor, brigadier mayor Adolfo Waldner leído durante la ceremonia realizada para evocar el segundo aniversario del bautismo de fuego de la fuerza en la Guerra de las Malvinas.

Repercusión de las Malvinas

Waldner, que no pudo presidir el acto por asistir a la apertura de las sesiones del Congreso de la Nación, señaló que "muchos de esos valientes cayeron para siempre en aquella pelea por ese espacio de Patria irredenta. A ellos -dijo- vaya nuestro especial recuerdo y gratitud por el ejemplo que nos legaron. A sus padres, esposas e hijos, la solidaridad y el apoyo de toda la institución.

Tras señalar el heroico desempeño de los aviadores y de los mecánicos, radaristas, armeros y de todo el personal que participó en el conflicto bélico, Waldner rindió homenaje a los integrantes de las otras fuerzas, "muchos de los cuales quedaron para siempre en los turbales de Malvinas y en las aguas del Atlántico Sur, cual bandera y testimonio de nuestra fe en el objetivo de su recuperación.

La unión nacional

El mensaje expresa finalmente que "este objetivo, que no es patrimonio de la Fuerza Aérea, sino de la Nación toda, que no es circunstancial, sino permanente, requiere que asumamos dos actitudes básicas, sustanciales: la unión nacional en torno al mismo, y una férrea voluntad en concretarlo, cumpliendo y haciendo cumplir las acciones que determine la superior conducción del país".

La ceremonia, realizada en el helipuerto del edificio Cóndor, fue presidida por el comandante de Operaciones Aérea, brigadier Ernesto Horacio Crespo.

CLARIN 2 MAY 1984

Agencia DYN



El brigadier Ernesto Crespo dialoga con familiares de un piloto fallecido durante la guerra de las Malvinas.

Su bautismo de fuego recordó la Aeronáutica

La Fuerza Aérea recordó ayer su bautismo de fuego con un homenaje a los caídos durante la guerra de las Malvinas. La Armada, en tanto, hará oficiar hoy a las 11 una misa en memoria de los caídos en el conflicto.

En el helipuerto del edificio Cóndor, sede de la jefatura del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, se realizó en la mañana de ayer el acto de homenaje a los muertos en el conflicto, que fue presidido por el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier **Ernesto Crespo**. En la oportunidad, el ayudante del comandante, vicecomodoro **Daniel Otero**, leyó el mensaje del jefe del Estado Mayor del arma, **Teodoro Waldner**.

El mensaje aludió a la tarea heroica cumplida por los pilotos y por otros miembros de la Fuerza durante el enfrentamiento con los británicos. Waldner señaló que "**muchas veces se preguntaron, y se preguntan aún, aquí y en otras latitudes, qué fuerza, qué espíritu, en definitiva qué razón impulsó a nuestros hombres para que con medios cualitativamente inferiores a los del enemigo y normalmente operando en el límite de sus capacidades lograran consumar verdaderas hazañas e infligir cuantiosas pérdidas al oponente**".

El bautismo de fuego de la Fuerza Aérea se registró el 1° de mayo de 1982, cuando una escuadrilla de tres aviones Dagger atacó a dos fragatas y a un destructor británico que estaba cañoneando posiciones argentinas en Puerto Argentino.

Relato del ataque a la flota inglesa

Se cumple mañana el segundo aniversario del estallido de las hostilidades en el conflicto de Malvinas. Clarín entrevistó a uno de los protagonistas de las acciones que se desarrollaron ese día, cuando se repelió el ataque de aviones y de la flota británica, que debió retirarse al cabo de la jornada.

"La primera impresión que nos quedó grabada a todos los pilotos que intervinimos en el primer día de operaciones fue que el **intenso entrenamiento y las incesantes prácticas** desde nuestro despliegue el 6 de abril **habían dado resultado**", recordó para **Clarín** el mayor **Horacio Mir González.**

Este piloto de Dagger o Mirage V, un cordobés de aspecto sereno y modales corteses, era entonces un capitán de 34 años, al mando de una escuadrilla que operaba desde Río Grande, en la isla de Tierra del Fuego.

"El choque ante la primera misión de guerra era de una enorme responsabilidad. Responsabilidad por hacer todo bien, como lo habíamos aprendido; responsabilidad de cumplir con la operación asignada y, sobre todo, **responsabilidad por las vidas de nuestros compañeros** también en combate".

"Eso hacía que nuestro ritmo estuviese como particularmente acelerado; **queríamos hacer todo al mismo tiempo**, desde el pilotaje en sí mismo, a la revisión de los sistemas o los problemas de navegación y vuelo sobre el mar, siempre complicados en un monomotor monoplaza".

"Es notable —añade— pero en esos días iniciales, al retorno de las misiones nuestros relatos sobre lo que había sucedido y lo que habíamos visto **eran confusos.** Los brevísimos contactos con el enemigo —no más de 3 ó 4 minutos el primer día— **tendían a diluirse dentro** del problema general básico que era el cumplimiento de la misión".

"Más adelante, con la experiencia, esto cambió: apreciábamos hasta los más mínimos detalles de los ataques contra la flota, que fue donde me desempeñé posteriormente, así como los incidentes del combate" (la escuadrilla del mayor **Mir González fue la que hundió la fragata "Ardent"**, el 21 de mayo, en el estrecho de San Carlos, a las 15.30).

"El 1º de mayo despegamos desde Río Grande a las 6 de la mañana, con condiciones bajo mínimo, es decir que hubiesen paralizado los vuelos en tiempos normales. El techo era inferior a los 150 metros, la visibilidad muy mala y caían chaparrones intermitentes".

"Unos 15 minutos antes de llegar sobre las islas, en un vuelo de 45 minutos oíamos por radio transmisiones que nos indicaban que se había trabado un combate aéreo y que había pérdidas por ambos bandos."

(Ese día los británicos perdieron un Harrier derribado por la defensa de la isla y tuvieron otro averiado en combate aéreo. Tres máquinas propias no retornaron).

"El radar de las islas nos advirtió que cuatro moscas (aviones enemigos) se aproximaban hacia nosotros, a unos 20.000 pies. Nosotros volábamos a 35.000. Eso estaba dentro de las previsiones, porque sabíamos que los Harrier **no eran tan eficaces como nuestras máquinas** por encima de los 25.000 pies.

"Realizaron entonces una maniobra clásica, cuando estuvieron encima de nosotros y comenzamos a buscarlos visualmente, descendieron en espiral y súbitamente parecieron frenarse en el aire y se dieron vuelta para atacar. Como vieron que no los habíamos seguido, desistieron y se alejaron y en ese momento tuvimos otros dos que se nos aproximaban por la cola".

"Fue allí que jugó el otro factor constante: nuestra limitada autonomía. Habíamos lanzado nuestros tanques suplementarios en previsión de un combate y estábamos al límite. Llegamos a Río Grande con 550 litros en los tanques (el mínimo de seguridad son 1.000) y **sin posibilidad de buscar un aeródromo de alternativa.**"

La tarea de coordinar la acción defensiva desde cuatro aeródromos diferentes, los problemas de navegación y meteorología **no fueron obstáculos para que ese primer día la defensa aérea de las islas operase con éxito.**

Lo cierto es que la flota británica se alejó después de una aproximación que hizo en horas de la tarde y no retornó sino muchos días después.

"Pero también es cierto que las órdenes del comando de la Fuerza Aérea sur se cumplieron", expresa el mayor Mir González. "Nos había ordenado prepararnos para el conflicto y a partir del inicio de las operaciones todas las consideraciones personales, cansancio, seguridad, pasaron a un segundo plano. También es cierto que **sin el sacrificio de los equipos de tierra los pilotos no hubiésemos podido hacer nada.** Los mecánicos trabajaban día y noche para permitir que nuestros aviones pudieran partir a cumplir sus misiones.

"Y también, desde ese primer día, el Comando de Transporte cumplió con una misión invalorable: reabastecimiento en el aire, para estirar al máximo la autonomía de los aviones de combate, exploración a larga distancia. **Era todo un complejo mecanismo puesto en marcha que cumplió con su deber en la medida de sus posibilidades.**"



El mayor Mir González, en su conversación con Clarín.

Bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina

LA PRENSA
30.IV.84

El segundo aniversario del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina —para recordar los hechos significativos que se registraron el 1º de mayo de 1982 durante el conflicto bélico por la recuperación de las islas Malvinas— hizo propicia la ocasión para que "La Prensa" entrevistara a dos oficiales del arma, de activa participación no sólo en aquella memorable jornada, sino hasta la conclusión de los episodios que durante más de cuarenta días se registraron en el archipiélago.



El mayor Miguel Angel Silva, derecha, y el capitán Rodolfo Savoia, durante la entrevista

Tanto el mayor Miguel Angel Silva, como el capitán Rodolfo Savoia, comenzaron la entrevista rememorando los hechos, después que la fuerza de tareas británica, llegaron a fines de abril de aquel año a la zona de operaciones.

"Si bien nosotros estábamos instalados en territorio malvinense desde el 2 de abril hasta el 1º de mayo, día en que se produjo el primer bombardeo británico, durante ese lapso, nuestra misión consistió en instalar un radar y las piezas antiaéreas necesarias, para defensa del lugar, en caso de ataque", señala el mayor Silva. "Además —agrega— en ese mes, entre el continente y las islas se realizó el operativo puente aéreo.

"Esta operación de traslado de materiales, pertrechos y personal, no se interrumpió hasta el día anterior a la finalización de la lucha, no obstante el severo bloqueo ejercido por naves de superficie y aviones Harrier británicos, añade el mayor Silva.

A continuación y ante preguntas que les formulamos, ambos oficiales recuerdan algunas de las experiencias que les tocó vivir en la isla, "hasta que se produjo el bautismo de fuego".

Coinciden el mayor Silva y el capitán Savoia en destacar la total y permanente solidaridad y buen ánimo que existió en el trascurso de nuestro desembarco, en la lucha entablada y lo vivido en pleno desarrollo bélico".

Labor de radioaficionados

Señalan luego que en gran parte influyó el contacto que mantenían con el continente "gracias a nuestro equipo de radio y la labor desarrollada por los radioaficionados para poder estar en constante trasmisión con nuestras familias, aun tras la finalización del conflicto e incluso, cuando habíamos sido prisioneros".

Comentan de qué modo mantenían el espíritu en alto al intercambiar noticias "entre esa gente extraordinaria que tuvimos bajo nuestro mando, sin que se presentase problema disciplinario alguno" y la preponderancia que el contacto radial tuvo durante su permanencia en el archipiélago.

Acerca de sus contactos con los kelpers, ambos tienen algunos recuerdos y también coinciden en señalar que "nunca hubo algún choque significativo con ellos. Tuvimos oportunidad en dialogar con muchos e inclusive, algunos demostraron conocer nuestra lengua, aunque sus enfoques sobre la soberanía del territorio, lógicamente era distinto".

Importancia del radar

El mayor Silva, especializado en el manejo del radar, se explaya detenidamente sobre la importancia que en materia de apoyo logístico tuvo el aparato a su cargo —ya iniciados los combates— "el que por razones de localización, nos permitió obtener posiciones sobre los portaaviones ingleses y las operaciones que realizaban sus aviones".

Interviene el capitán Savoia, a cargo de cañones antiaéreos y reafirma lo expresado por su camarada señalando que "esas observaciones a priori, acerca del movimiento de los aviones, nos permitió contrarrestar sus incursiones. El enemigo sabía que había algo que detectaba sus operaciones y, evidentemente, trataron de localizarlo".

Explican seguidamente los subterfugios que utilizaba la Fuerza Aérea en tierra para "engañarlo, recurriendo hasta cambiar de lugar el radar tantas veces como podíamos o camouflagiándolo", en tanto el capitán Savoia destaca "la acción conjunta de las baterías antiaéreas de las tres armas, lo que hizo posible el rechazo permanente de cuanto ataque aéreo tuvimos".

"En los cuarenta y cinco días, sólo habíamos registrado dos ataques a baja altura —agregan— y prueba de nuestra incólume posición, lo demuestra que, tras la culminación del conflicto, ya en retirada nuestras fuerzas, debimos recurrir a la inutilización total del radar, cuya apoyo fue permanente durante toda nuestra permanencia en la isla".

El respeto del enemigo

En ambos oficiales existen recuerdos y anécdotas, desde su arribo a Malvinas y el inmediato alquiler de casas a que se abocaron, ya que hasta el 1º de mayo "nuestra misión consistió en ocupar en paz la isla; la instalación posterior de un hospital de campaña y adopción de medidas preventivas contra el ataque que posteriormente se realizó", hasta la rendición de nuestras fuerzas.

Tanto el mayor Silva como el capitán Savoia remarcan "la cordialidad que hacia los miembros del arma tuvieron los enemigos" y afirman que "el respeto se mantuvo hasta el traslado de los últimos contingentes de nuestra gente en las embarcaciones que nos trasportó hasta el continente".

Miedo compartido

El recuerdo del 1º de mayo de 1982, cuando en horas de la madrugada nuestras fuerzas supieron del ataque bélico hecho realidad, marcó aquel bautismo de fuego para la Fuerza Aérea Argentina, que por su más tardía creación, no había experimentado cuando en épocas de las luchas por nuestra independencia llenaron páginas de gloria el Ejército y la Armada. Quiso ahora la historia que esos pilotos y fuerzas de tierra del arma aérea, inscribieron también su página heroica —reconocida hasta por el enemigo— y que en este nuevo 1º de mayo se, recuerde aquel "bautismo de fuego".

De la camaradería y espíritu solidario existente en sus filas, hablaron estos dos protagonistas que pusieron de relieve "las tareas compartidas entre todos, sin distinción de jerarquías", aunque lo que más hayan subrayado en la entrevista es la expresión de solidaridad total, cuando dijeron que "así como reprimíamos con valor y con intervención de todos, es significativo ahora recordar que hasta el miedo fue compartido en aquellas jornadas. . .".

El mayor Silva, está casado y tiene dos hijos; el capitán Savoia, también casado y padre de cinco niños. Desde su regreso a sus hogares, aquellos están siempre presentes cuando se dialoga sobre el histórico episodio que comenzó el 1º de mayo de 1982.

Habrá mañana un acto recordatorio

El jefe del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Teodoro Waldner, presidirá mañana, a las 8, en el helipuerto del edificio Cóndor la ceremonia central del segundo aniversario del "Bautismo de Fuego" del arma en Malvinas.

Al arribo del mencionado jefe, le serán presentados los integrantes de la Agrupación 1º de Mayo, integrada por todos los efectivos militares y personal civil de la guarnición aérea Buenos Aires; luego, se dará lectura a un mensaje del titular del Estado Mayor General y a su término, se nombrará al personal de la fuerza aérea que perdieron sus vidas en esas acciones, tras lo cual, se ejecutará un toque de silencio.

CRONICA 5°

3 MAY 1984

LAS RECORDACIONES OFICIALES

Al cumplirse en la fecha el segundo aniversario del hundimiento del crucero "General Belgrano" durante la guerra por la defensa de la soberanía de las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, se cumplieron sendos actos. El primero, de carácter oficial, tuvo lugar en la Capilla "Stella Maris" del vicariato castrense, oportunidad en que fueron cristianamente evocados, todos los caídos en la lucha.

Asistió el jefe del Estado Mayor general de la Armada, contraalmirante Ramón Antonio Arosa, los deudos de los marinos fallecidos y los oficiales que cumplían servicio el día del hundimiento.

Por su parte, el Centro de Ex soldados Combatientes en Malvinas, rindió también su homenaje. Se cumplió en horas de la tarde, en la dársena "A" del Puerto de Buenos Aires, oportunidad en que fueron arrojadas en las aguas del Río de La Plata, ofrendas florales, desde tres lanchas, en las que viajaron deudos de los mártires por la patria.

FUERZA AEREA

La Fuerza Aérea recordó en la víspera su bautismo de fuego como integrante de las Fuerzas Armadas argentinas. Lo hizo al cumplirse el segundo aniversario de la primera misión de ataque a las fuerzas inglesas en la guerra del Atlántico Sur.

En el helipuerto del edificio Cóndor, se recordó a los muertos en un acto de homenaje que presidió, el comandante de Operaciones Aéreas, brigadier Ernesto Crespo

Las Inquietudes en el Ambito Castrense

Reiteraron fuentes allegadas al ministerio de Defensa que en cuestión de días irán al Senado los pliegos de los ascensos militares y pudo saberse que se había advertido a los medios orgánicos de las Fuerzas acerca de intentos de debates o cuestiones interfuerzas como elementos disociadores a los que, en suma, se invitaba a no darles identidad. Gran expectativa por la palabra del brigadier mayor Waldner, que mañana evocará el segundo aniversario del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea. En el Estado Mayor Conjunto continuaba la tarea del curso de planeamiento militar interfuerzas y se elaboraron dos nuevos reglamentos que hacen al accionar conjunto, así como un diccionario de terminología técnica militar. Inician los cursos en las guarniciones del interior y hoy hubo escasa actividad en los asientos centrales de las Fuerzas. En cambio, en el más alto nivel estuvieron juntos tres de los jefes de Estados Mayores, y hubo entrevistas con el ministro.

FUENTES allegadas al ministerio de Defensa reiteraban hoy su convencimiento de que en pocos días más, tal vez en esta semana o en la próxima, se enviarían al Senado los pliegos de acuerdos en la apreciación de que serían tratados en un lapso ahora breve para los ascensos en las tres Fuerzas Armadas, al abrirse el quinto mes del año. En general, al hacerse una evaluación de la labor desarrollada y los logros obtenidos en el área existía una evidente sensación positiva que abarcaba la descompresión de algunos temas conflictivos, sin afectar al desarrollo de las políticas trazadas y anunciadas por el presidente de la Nación y comandante en jefe, el 10 de diciembre.

Según medios militares generalmente dignos de crédito no hace mucho más de unas semanas atrás el ministerio de Defensa había advertido al ámbito militar, por medios orgánicos, acerca del recrudecimiento previsible de cuestiones interfuerzas, como medio de generar alguna inquietud. La advertencia estuvo encaminada a lograr que se prepararan los responsables para no exceder márgenes y, por el contrario, atenuar en lo posible esos roces que se esperaban como una secuela natural de otros debates y cursos de acción aguardados. Al parecer no se asignó a estas cuestiones mayor entidad.

Por otra parte, existía expectativa en los medios militares por la palabra del jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aérea, brigadier mayor Teodoro Waldner, quien mañana evocará en formación central, en el edificio Cóndor, el bautismo de fuego de la institución durante el primer ataque británico a las islas Malvinas, el 1º de mayo de 1982. Waldner, en todas las circunstancias ha rescatado la admiración generada por la acción de los pilotos argentinos, así como también su heroico sacrificio, junto al de las otras Fuerzas Armadas. Por lo demás y como lo hizo el 19 de marzo último, en Río Gallegos, al inaugurar la X Brigada Aérea, no se dudaba que subrayaría cómo incidió el episodio Malvinas, junto al advenimiento del gobierno democrático, en que se hiciera carne la imperiosa necesidad de accionar conjuntamente. También en aquella oportunidad reivindicó el papel reservado a la flamante brigada austral "como escuela de formación de los cuadros y elemento disuasivo que garantice la paz".

Mientras tanto, en el Estado Mayor de las Fuerzas Armadas (Conjunto) continuaba la tarea que, en lo que hace al curso interfuerzas de planeamiento militar, culminaría con el acto de cierre. Por lo demás, como lo anticipamos, en la tarea cotidiana se habían elaborado ya dos nuevos reglamentos que hacen a la doctrina del accionar conjunto cuando en toda la trayectoria anterior del Estado Mayor Conjunto se había confeccionado y consolidado solo uno. Pudo saberse que la tarea abarcaba también una guía o diccionario de términos y expresiones militares conjuntas para facilitar la identidad de lenguaje de los oficiales superiores de las tres Fuerzas involucrados en la tarea presente y futura. El empleo de los términos técnicos, señalaron los observadores, homogeneizados, facilitará la labor de trabazón orgánica entre las tres Fuerzas. Luego de la culminación del curso, el lunes próximo, en el Cuerpo I para las guarniciones Buenos Aires del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea, se abrirá un curso interfuerza similar al que se ha dictado durante todo el presente mes en el Estado Mayor Conjunto. Luego los habrá similares en Rosario, el 15 de mayo y en Córdoba, el 22, en todos los casos para las guarniciones locales de Ejército, Armada y Fuerza Aérea, en el nivel de personal superior, entre la oficialidad. En lo que hace a los edificios de los Estados Mayores y varios de los organismos militares de las distintas Fuerzas, no hubo hoy actividad, regulándose la tarea sólo con guardias. Sí en algunos casos se complementó ello con la labor habitual para el pago de haberes, por ser el último día hábil del mes. Cabe consignar que en el más alto nivel de las Fuerzas sí hubo actividad y los jefes de Estado Mayor almorzaron en la fragata Libertad. Estuvieron Arguindegui, Arosa y Waldner. También celebraron hoy sus habituales audiencias semanales con el ministro Borrás, por separado Fernández Torres y Arosa.



DIARIO POPULAR

28 ABR 1984

La Fuerza Aérea recordará el segundo aniversario de su bautismo de fuego

La Fuerza Aérea celebrará el próximo martes el segundo aniversario de su bautismo de fuego en la guerra por las Malvinas. El acto central se cumplirá a las 8, en el helipuerto del edificio Cóndor, donde se realizará una ceremonia, en cuyo transcurso se dará a conocer un mensaje alusivo del jefe del Estado Mayor General de la institución, brigadier mayor Teodoro Guillermo Waldner.

Las primeras acciones bélicas significativas en el conflicto armado con el Reino Unido se desencadenaron a partir del 1ro. de mayo de 1982, fecha en que la Fuerza Aérea comenzó a golpear sistemáticamente el poderío aeronaval de los británicos.

Durante la guerra la Fuerza Aérea desarrolló ataques a objetivos navales y terrestres, transporte aéreo; reabastecimiento en vuelo a unidades de la FAA y de la Armada; exploración y reconocimiento; búsqueda y salvamento y guiado y control de los medios aéreos de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada.

La síntesis estadística consigna que se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se cumplimentaron 445 (88 por ciento), de esa cifra, 272 salidas (64 por ciento) llegaron a su objetivo material fijado y se perdieron 34 aeronaves propias que estuvieron desplegadas por el continente (12 por ciento).

Durante las operaciones se volaron 12.454 horas, de l que correspondieron a las unidades de combate 2.782, a las de transporte 7.719 y a otras aeronaves civiles y militares de apoyo 1.953 horas.

La aviación militar hundió seis buques (21.920 toneladas), averió con seguridad a 14 (32.780 toneladas), provocó la avería de probablemente otras 8, causó la destrucción segura de 14 aviones y 12 helicópteros, probablemente derribó a 7 aviones y a 9 helicópteros.

La aviación de transporte trasladó durante el conflicto 9.000 toneladas de carga militar, el 51 por ciento de la cual fue destinada al Ejército, el 45 por ciento a la Fuerza Aérea y el 4 por ciento a la Armada. En ese mismo lapso se transportaron 49.000 hombres, de los cuales el 72 por ciento pertenecía al Ejército, 21 por ciento a la Fuerza Aérea y el 7 por ciento a la Armada.

La ejecución del puente aéreo entre el continente y la isla Soledad permitió llevar 5.500 toneladas de carga militar, 74 por ciento de la cual era del Ejército, 22 por ciento de la Fuerza Aérea y el 4 por ciento a la Armada. En ese mismo período también se llevaron 9.800 hombres sobre la misma ruta. Con esa finalidad se realizaron 420 aterrizajes en Puerto Argentino.

En el período en el que se efectivizó el bloqueo aeronaval inglés (1ro. de mayo al 14 de junio) se complementaron hacia las islas 33 vuelos con aterrizaje y lanzamiento aéreo (63 por ciento para el Ejército, 30 por ciento para la Fuerza Aérea y 8 por ciento para la Armada); se movilizaron 450 toneladas de carga y se realizó evacuación sanitaria de 264 heridos.

Sus bajas consistieron en un 90 por ciento de personal de carrera (36 oficiales y 14 suboficiales) y un 10 por ciento de personal que cumplía su servicio militar (cinco soldados).

LA NACION 30 ABR 1984

La Guerra de las Malvinas

La Fuerza Aérea evocará mañana su bautismo de fuego

Mañana la Fuerza Aérea celebrará el segundo aniversario de su bautismo de fuego en evocación del primer ataque aéreo a fuerzas británicas en las Malvinas.

El acto central se realizará, a las 8, en el helipuerto del edificio Cóndor El jefe del Estado Mayor, brigadier mayor Teodoro Waldner, dirigirá un mensaje.

El jefe aeronáutico se referirá al valor y al sacrificio de quienes durante el conflicto cumplieron 445 salidas de combate y llegaron a cumplir su objetivo en un elevado margen.

Como se recordará, en el desarrollo de las acciones bélicas la Fuerza Aérea perdió 34 aviones, pero hundió seis buques con un tonelaje total de 21.920 toneladas y averió a otros catorce, y causó la destrucción de catorce aviones y doce helicópteros livianos, según lo establece el parte final de guerra de la institución.

Otra labor destacable la cumplieron los aviones de transporte durante el puente aéreo que se estableció con las islas recapturadas y que permitió llevar 5500 toneladas de carga.

Las bajas de personal fueron 36 oficiales, catorce suboficiales y cinco soldados.

En la Armada

Con motivo de cumplirse el segundo aniversario de la iniciación de las acciones bélicas durante la Guerra de las Malvinas, la Armada hará oficiar una misa, el miércoles, a las 11 en la iglesia Stella Maris, del vicariato castrense.

Ese mismo día, a las 18, la Comisión de Afirmación de la Revolución Libertadora, que preside el almirante Rojas, rendirá un homenaje a los caídos en el Atlántico Sur.

El acto se realizará en el atrio de la basílica de Nuestra Señora del Rosario (convento de Santo Domingo) ubicada en la esquina de la avenida Belgrano y Defensa.

Por su parte, y en la misma fecha el Círculo de Oficiales de Mar impondrá el nombre de Crucero General Belgrano a la sala auditorium del mencionado círculo, oportunidad en que pronunciará una conferencia el ex comandante de esa nave, capitán de navío (R) Héctor Elías Bonzo.

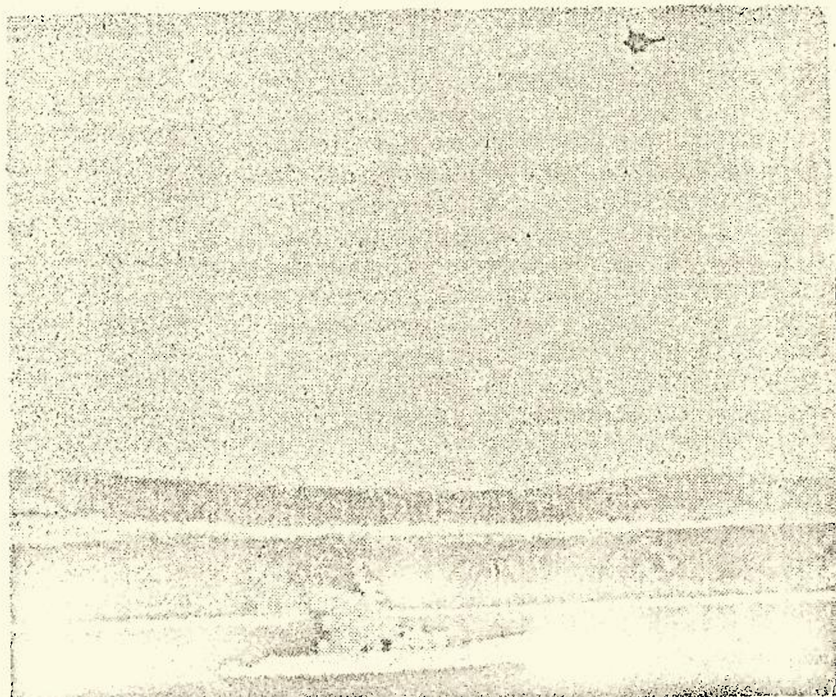
Un primer ataque exitoso

En la tarde del 1° de mayo de 1982, tres aviones Dagger -la versión israelí del Mirage francés- decolaron desde una base secreta en la provincia de Santa Cruz y, volando a escasos 10 metros de altura sobre la cresta de las olas y a más de 1500 kilómetros por hora, pusieron proa al archipiélago de las Malvinas, según surge de los relatos de nuestros pilotos militares.

Exactamente a las 16.40, la escuadrilla "Torno", integrada por el capitán Dimgelio, el primer teniente Román y el teniente Aguirre, tomó contacto con el enemigo inglés: un destructor y dos fragatas cuya artillería bombardeaba posiciones argentinas cercanas a Puerto Argentino.

Sorprendidos por la súbita aparición de los tres aviones argentinos las tripulaciones de los buques ingleses no tuvieron tiempo de organizar su defensa. Una de las fragatas quedó envuelta en llamas y espesa humareda, lo que denuncia la eficacia mortal del ataque aéreo argentino. Las otras dos naves, después se supo, también sufrieron importantes daños.

Así recibió su bautismo de fuego en guerra la Fuerza Aérea Argentina; por otra parte, fue la primera batalla aérea de la más joven de nuestras fuerzas, desde que se fundó en 1940 y quebraba un período de paz militar de 112 años en la Argentina.



Una fragata inglesa arde tras el ataque de un Mirage

Hace Dos Años se Iniciaba la Batalla de las Malvinas

El Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea en Histórica Jornada

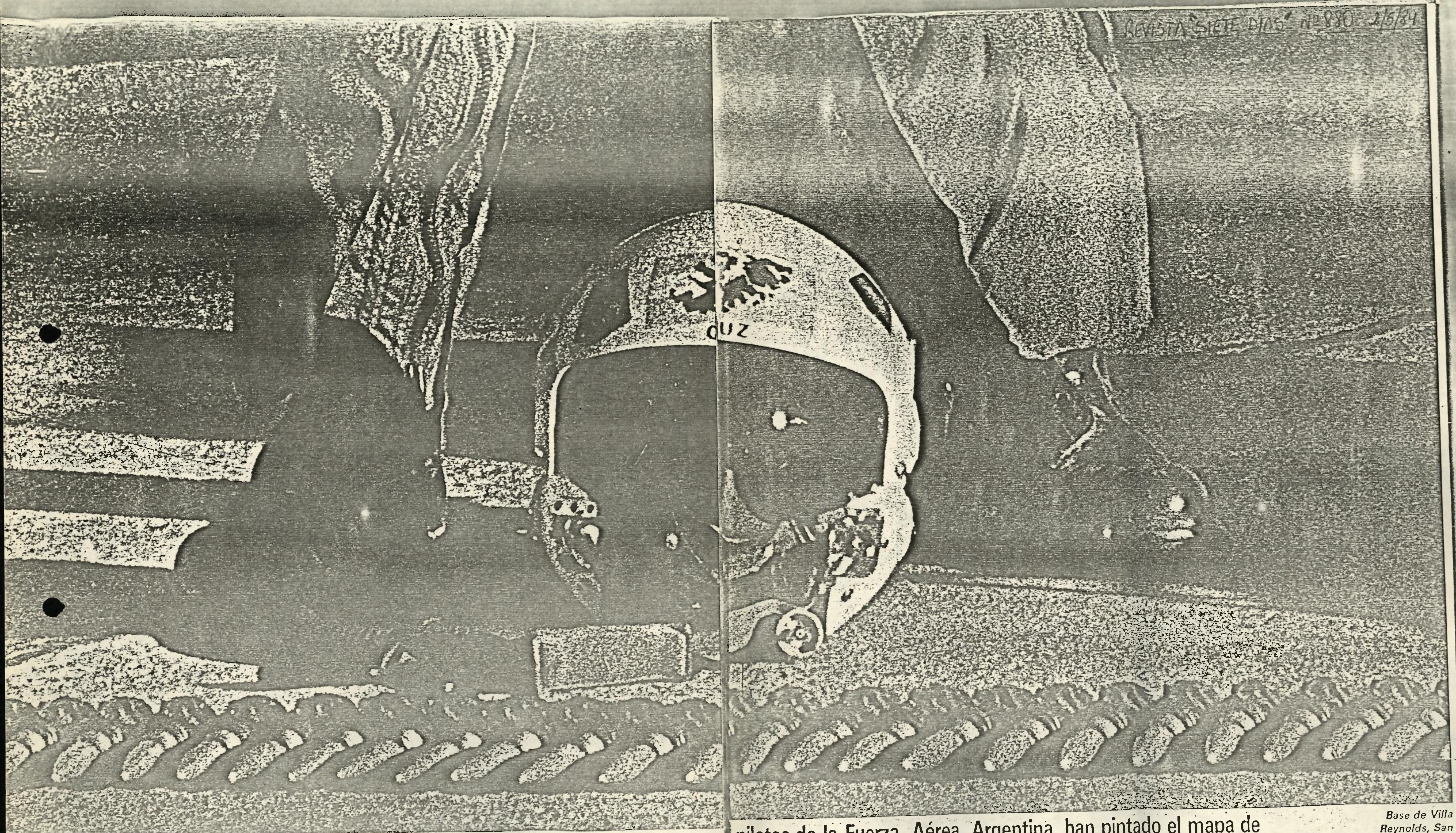
EL 1º de mayo de 1982 las Fuerzas Armadas argentinas volvieron a combatir luego de un período de paz de 112 años y el hecho cobró especial significación para la Fuerza Aérea porque constituyó su bautismo de fuego desde su creación en la década del '40. Nunca antes un avión argentino participó en un conflicto bélico y los pilotos formados en la Escuela de Aviación Militar tuvieron a partir de ese momento la nunca deseada posibilidad de confrontar su capacidad profesional frente a una de las más aguerridas formaciones militares del orbe: la inglesa. El propio comandante de la flota inglesa, almirante John Foster Woodward, reconoció ya concluida la batalla: "Desconocía el potencial de las fuerzas aéreas argentinas". Woodward acotó: "Jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío. Cualquiera en mi lugar habría actuado como yo". El marino inglés dijo: "No estaba en los cálculos" de nadie que con tan viejos aviones los argentinos pudieran ocasionar tanto daño. El accionar de los pilotos argentinos apareció incluso como mayormente meritorio cuando se conoce que no estaban preparados para el combate naval. El capitán de la FAA Pablo Marcos Carballo, piloto de un Douglas A-4B Skyhawk, modelo fabricado en 1960, dijo que :"El 23 de abril dejé de ser novato".

Ese día voló por primera vez a Malvinas. No hubo sensación semejante para todos los pilotos que atravesaban por primera vez cielo argentino malvinense. Una tierra siempre prometida retenida por manos británicas. "Sentía una sensación extraña —dijo Carballo— algo que puede parecerse a la soledad. Era la primera vez que volaba en mar abierto, sin tener la costa a la vista". Le llamaron mucho la atención los acantilados de paredes verticales "que al confundirlas con buques nos dieron muchos sustos. Muchos de nosotros iniciamos algún ataque contra ellas", dijo Carballo. Los pilotos argentinos no sólo no habían volado nunca en mar abierto, sino que tampoco habían sido entrenados en la guerra aeronaval. Tampoco contaban con elementos de protección especial para sobrevivir en el mar si eran derribados y el agua era tan fría que vivían un solo minuto. Los trajes especiales, como los que emplean los buzos, llegaron al promediar mayo. Desde tierra les ordenaban enfrentarse a aviones Harrier, pero los aparatos argentinos no estaban dotados como los británicos con misiles aire - aire. Tampoco habían volado nunca antes a escasos diez metros sobre el mar para eludir el radar. No sólo era volar a 10 metros de altitud, sino hacerlo a 1.500 kilómetros por hora, con las olas golpeando y la sal cristalizando sobre los parabrisas de las naves.

Un bioquímico descubrió sobre la marcha de la batalla que lubricando antes los cristales la sal no se depositaba. Así fueron superados muchos de los atrasos técnicos. No fueron pocas las ocasiones en que las baterías de tierra, accionadas con computadoras, atacaban a aviones argentinos. No estaban programadas para reconocer los aparatos propios de los enemigos y disparaban contra cualquier objeto que volara sobre Puerto Argentino. Si los Skyhawk eran viejos, no le iban en zaga los Mirage 3 y 5. Los países imperiales no venden el pináculo de sus adelantos tecnológicos. Quizá el equipo de armas más avanzado fuera el de los aviones Súper Etendard, equipados con misiles Exocet. Fueron lo más sofisticado que tuvo Argentina. Pero aún más, los ingleses no podían creer que aquí operaran aún en combate los viejitos Camberra que ellos suplantaron por los Vulcan y estos a su vez por otros nuevos. Ninguno de los caza argentinos tenía tanques de abastecimiento de combustible que le permitiera operar a tanta distancia de la tierra o algún portaaviones. Los Camberra abastecían en vuelo a los aviones que introducían sus narices y sus bombas en la flota británica. Un diario español, el "ABC" escribió en esos días de la batalla: los pilotos argentinos "actúan en condiciones extremas".

Con el objetivo a 500 kms. y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Un ojo puesto en el blanco, el otro en la aguja de depósito, olvidándose de los misiles de los barcos que llegan de todas partes, de los aviones enemigos, de tierra...". También recordaba que la mayoría de los cazas argentinos no tienen radar y como aquel príncipe francés que suplía la cortedad de su espada dando un paso adelante, "ellos bajan un poco más hasta rozar los palos de las fragatas inglesas, aunque esto signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez como si fueran meros ejercicios". El madrileño "ABC" aclaraba que "no está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares", tampoco opinaba que los pilotos daban "su vida por la Junta Militar". Simplemente observaba que "individuos así ennoblecen la especie". Aquel 1º de mayo de 1982 registró el primer ataque armado británico a las 4.40 de la madrugada, bombardeando Puerto Argentino con aviones Harrier. Cuatro minutos después despegaban de Río Gallegos dos aviones Mirage III, que volvieron a su base sin entrar en combate. Exactamente doce horas después, a las 16.40 se produjo el primer enfrentamiento avión - buque de la posguerra. Aquella misma formación, que primero confundió rocas por buques, castigó esa vez a un destructor y dos fragatas, dañando a dos navíos. No habían terminado de atacar cuando desde tierra el radar les alertó: "tiene bandidos a su cola". Los dos Dagger del capitán Dimgelio y del teniente Aguirre bajaron, el del primer teniente Román cobró en cambio más altura. Una formación de aviones ingleses Harrier se lanzó sobre los dos aparatos argentinos que bajaron. Entonces entró en acción el duo de aparatos argentinos que volaban el capitán Donnadille y el 1º teniente Senn. Los Harrier huyeron. Pero cuando los norteamericanos les enviaron misiles Sidewinder AIM-91, los británicos fueron ya letales y cambió la batalla. El capitán Carballo recuerda a su vez que era teóricamente imposible acercarse a los navíos ingleses, protegidos electrónicamente y dotados con misiles Sea Dart, Sea Cat, y Sea Wolf, la probabilidad era de un 90% de ser derribado. "Por ello era que ese día pensábamos que íbamos a morir pero no dudábamos en absoluto pues sabíamos que luchábamos por una causa justa y pensábamos que íbamos a dar la vida por algo muy grande". Antes de partir para esa primera misión de guerra "notaba el temblor de mis manos y mis rodillas. No era la imagen que yo tenía de un soldado que salía a enfrentarse con dos tremendas verdades: la primera, que quizá ese día fuera el último y la segunda, comprobar si se es un cobarde o un valiente, pese a lo cual ante mis hombres aparentaba una firmeza y seguridad que estaba lejos de sentir". También el 1º de mayo de hace dos años, apenas dos minutos después del primer combate aeronaval, se produjo el primer encuentro aire - aire de Malvinas. Una sección de Mirage III y Sea Harrier se enfrentaron y fue derribado el avión del teniente Perona. Triste ironía de aquellas computadoras de las baterías de tierra de Puerto Argentino, no alimentadas con datos sobre aviones propios, el capitán García Cuerva, que había salido airoso de la batalla aérea, cae derribado por la defensa argentina, cuando intentaba un aterrizaje de emergencia tras quedar sin combustible. El teniente Perona en cambio era recuperado con vida al arrojarse en paracaídas. También a esa hora y sobre la isla de Bouganville los ingleses derribaron con un misil el Mirage I del teniente Ardiles, pereciendo en forma instantánea.

REVISTA "SIETE DIAS" Nº 880 2/5/84



Primero de mayo de 1984. A dos años de su bautismo de fuego los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina han pintado el mapa de las Malvinas en sus cascos y sueñan con volver a la islas

PARA ESTOS HOMBRES LA GUERRA NO TERMINO

Base de Villa Reynolds, San Luis. V Brigada Aérea. El casco del capitán Pablo Marcos Carballo, uno de los ases de nuestra aviación, con su indicativo de guerra "Cruz" pintado junto al mapa de las islas.

REVISTA "SIETE DIAS" Nº 880 2/5/84

Capitán Pablo Carballo. Fue uno de los primeros pilotos que atacó a los buques de guerra ingleses frente a Puerto Argentino el primero de mayo de 1982

"MI PRIMER ATAQUE"

"Hoy es el día del trabajador, y voy a morir –pensé mientras subía la escalerilla hacia la cabina de mi A4-B para cumplir mi primera misión de combate. Salía en la segunda misión de guerra de los "Halcones", con mi escuadrilla compuesta por el teniente Rinke, el 1º teniente Cachon y el alférez Carmona. Objetivos: los buques que se encontraran en la zona de Puerto Argentino, el que estaba siendo sometido a un intenso bombardeo.

Yo iba al frente, como guía. Estábamos ante nuestra primera prueba; grité ¡Viva la patria! y ...é mi acelerador a mi máxima posición adelante, colocando a mi avión lo más cerca del agua posible.

El barco se comenzó a agrandar en mi mira de tiro, mientras esperábamos el momento en que nos comenzarían a tirar, cosa que no ocurrió. Cuando estuve próximo, observé un armazón de hierro en forma de rectángulo, igual a la que habíamos visto en las fotos de los petroleros que acompañan a las corbetas rápidas que navegan con la mitad de la carga de combustible, para lograr mayor agilidad en el combate.

Cuando estuve a distancia de tiro tomé altura, disparé mis b...as, haciendo lo mismo mis numerales (miembros de la escuadrilla). Continué bordeando las islas hacia el este, pensando en regresar por el norte; minutos después encontré frente a mí una fragata cubierta de humo, por lo que decidí volver por donde había venido..."

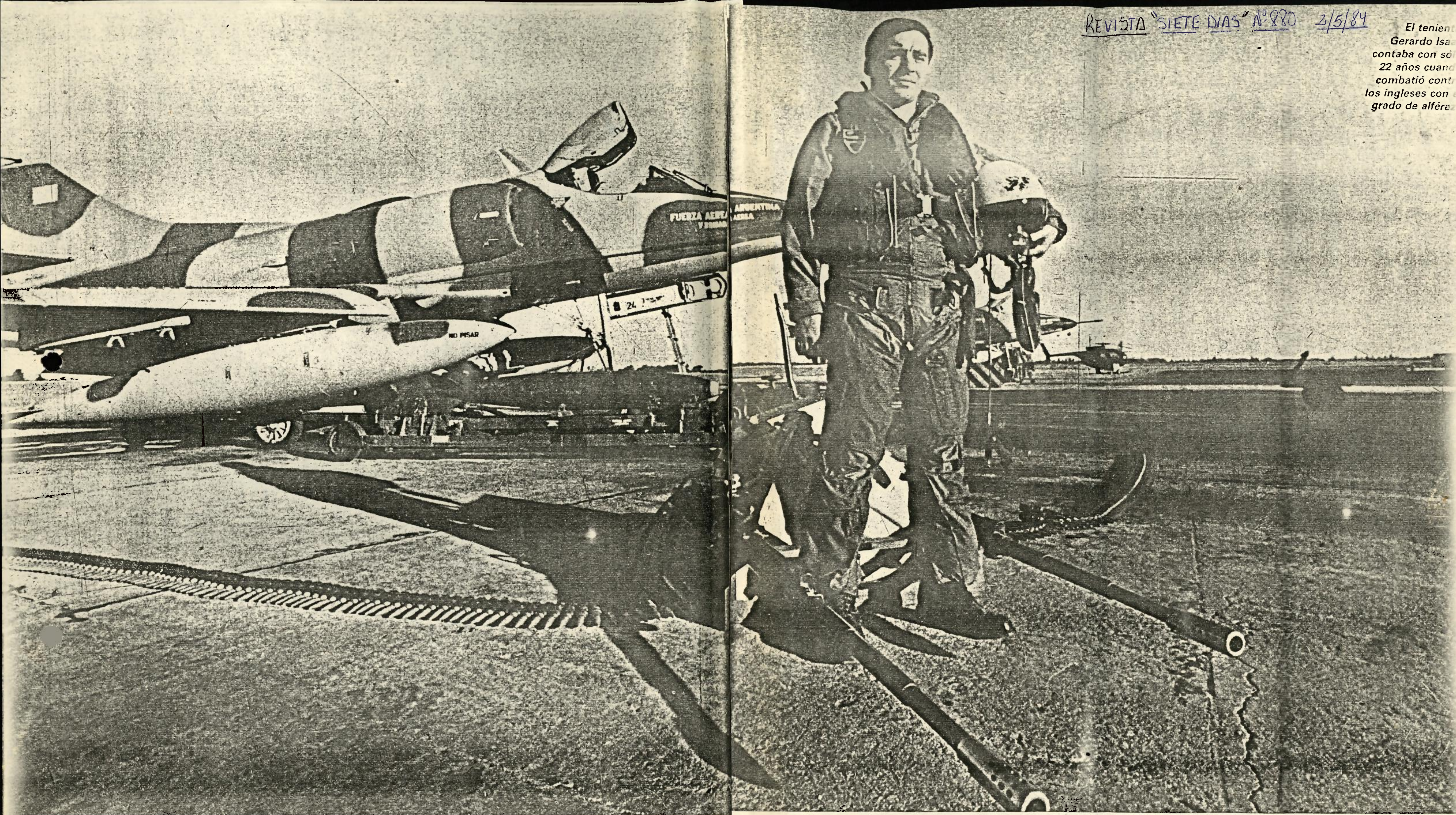
Capitán Pablo Marcos Carballo (Extractado del Capítulo 7 de su libro "Dios y los Halcones").



Capitán Pablo M. Carballo. Dirigió una escuadrilla de A4-B durante la guerra, participando en algunas de las misiones más difíciles.

Fotos: Mario Paganetti

REVISTA "SIETE DIAS" Nº 880 2/5/84



El tenien
Gerardo Isa
contaba con só
22 años cuan
combatió cont
los ingleses con
grado de alfére

Teniente Gerardo Isaac. Es uno de los dos sobrevivientes del ataque al portaaviones "Invencible" el 30 de mayo de 1982

"MI MEJOR ATAQUE"

"...nos llamaron de la sala de operaciones; aún estábamos sin comer, –¡Sentarse! ¡Tienen que cumplir una misión!".

Pregunté: –¿Cuál es el objetivo?

–¡¡¡El portaaviones!!!

Era una misión conjunta con los Super Etendart, de los cuales uno solo llevaba el misil, y el otro iba como apoyo de radar.

Cuando mi equipo me indicó la distancia, miré hacia el guía y vi salir el misil (Exocet) que llevaba en su ala derecha; tenía cabeza gris y de su tobera salía una llamarada constante, producto del quemado de su propulsante. Los Super Etendart, cumplida su misión, iniciaron un viraje y regresaron a su base. Perdimos de vista al misil.

Un minuto después lo vi frente a nosotros, inconfundible, inmenso, majestuoso; veníamos entrando por la popa del Invencible.

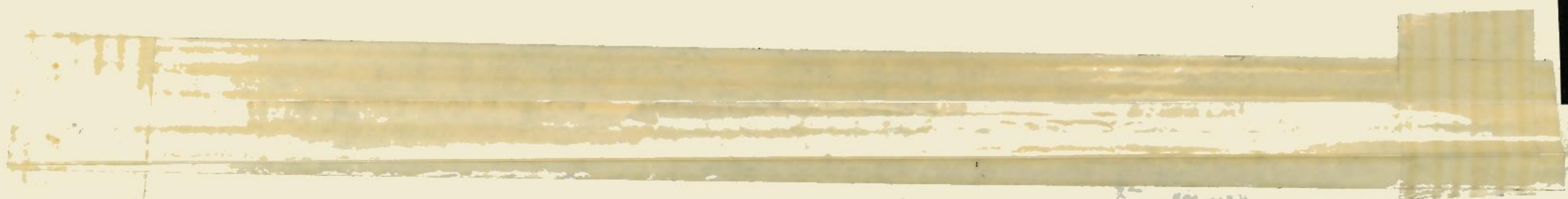
Iniciamos el ataque dos de cada lado. Mientras nos acercábamos comenzó a salir humo a ambos lados de la torre (producido por el impacto del Exocet) el que fue aumentando rápidamene su densidad.

Unos 13 kilómetros antes vi una explosión a mi izquierda, la que alcanzó de lleno al primer teniente Vázquez.

Cuando ya llegábamos, a dos kilómetros aproximadamente, otra nueva explosión, cuya onda expansiva sacudió mi avión, abatió al primer teniente Castillo.

Apreté rabiosamente el disparador de mis cañones. Llegué al blanco cuando éste estaba totalmente cubierto de humo. Su mole tapó todo frente a mí, oprimí el disparador de mi bomba y salí por un costado, temiendo chocar con su torre, cubierta por el humo. Mientras me alejaba, el por taaviones había perdido total mente sus contornos y sólo era una nube de humo en e medio del mar".

Teniente Gerardo Isaac (Ex tractado del Capítulo 36 d li bro "Dios y los Halcone ", del capitán Pablo Marcos Car ballo.)



MADRID 644

Matutino madrileño «ABC» publica hoy 21 bajo título «La audacia de los pilotos argentinos en los combates del Atlántico Sur», artículo que dice:

«Son sólo unos centenares —o eran—, pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra, no por indeclarada menos cruenta. Parece, sin embargo, no importarles, como la muerte de sus camaradas o la posibilidad de perder la suya en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante el ajeno.

»Actúan en condiciones extremas: con el objetivo a quinientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Un ojo puesto en el blanco, el otro, en la aguja del depósito, olvidándose de los misiles que llegan por todas partes de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

»La mayoría de sus reactores no tienen radar "todo tiempo", lo que les obliga a actuar de día, a dejar las nubes, a esquivar la niebla. Otros, como los Super Etendard, tienen que ser repostados en vuelo, tan corto es su radio de acción. No importa. Como aquél príncipe de Francia que suplía la cortedad de su espada dando un paso adelante, ellos bajan un poco más —hasta rozar los palos de las fragatas inglesas—, aunque eso signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez, como si fueran meros ejercicios.

»Como si no se jugaran la vida —con bastantes posibilidades de perderla— en cada misión. En máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera, tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible. Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan. Y salir de nuevo.
»Sin alardes, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancia, como si fuera la cosa más natural del mundo.

»No está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea, es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que la inspira. En un mundo como el nuestro, donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tan sobria elegancia que deslumbra en su sencillez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos, y aun así no lo consigue.

»No dan la vida, naturalmente, por la Junta. Ni siquiera la dan —cree uno— por conceptos abstractos, como el honor o la patria. La dan por algo muy concreto, muy precioso, por su comunidad, que les ha encomendado su defensa. Y, en último término, por algo tan simple como el cumplimiento del deber. Individuos así ennoblecen toda especie. En este caso particular nos ennoblecen, sobre todo a los hispanos, a los latinos, a quienes tan mal nos va en los últimos tiempos. Con qué dolor y orgullo lee uno esos dobles apellidos españoles e italianos, casi de lápidas antiguas.

»No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá Las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque Las Malvinas, tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engomado cantante de tangos o en la presidenta de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos.

»Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del cielo y de la tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.»



... DE LA REPUBLICA ARGENTINA
...GREGACION AERONAUTICA

ANEXO VIII

LA REPUBLICA. Panamá.

"Me arrepiento de haber subestimado al enemigo"

"La victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones".

John Foster Woodward, el comandante inglés en las Malvinas, reconoce que la guerra fue muy difícil.

También acepta la calidad extrema de los pilotos argentinos.

F... uno de los personajes más im... antes de la guerra de las Malvinas. Por las declaraciones que hizo por las polémicas que tuvo con sus oficiales, por haberse dicho de él que se había suicidado. Hoy, piensa esto de los pilotos argentinos: "Fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza. Pero igual los admiro".

-Almirante Wooward, confirma aquella frase suya de que el ataque a Georgia había sido el aperitivo y que el plato fuerte pronto llegaría?

-Sí, es verdad, yo dije eso.

-No, cree que se apresuró al decirlo?

-Sí tal vez me apresuré. Me dejé llevar por la euforia de aquel primer ataque, de la primera victoria. Hacía tiempo que esperaba entrar en guerra.

-Se arrepiente, entonces, de haber subestimado al enemigo.

-Sí.

-Y no cree que esa subestimación s... puede haber provocado una reacción contraria a sus planes? No fue un bumerán que determinó que los argentinos atacaran la flota y provocaran más daños de lo que cual quiera hubiera imaginado?

-Puede ser, no lo había pensado.

-Piénselo ahora, por favor.

-Creo que más que un bumerán provocado por mis declaraciones, lo que pasó es que desconocía el potencial de las fuerzas aéreas argentinas. Mejor dicho, jamás pensé que sus pilotos hicieran lo que hicieron. No fue un error mío. Cualquiera en mi lugar habría actuado como yo. Acaso alguien podía imaginar que nuestra flota podría aparecer tan desprotegida?

-No. Eso no estaba en los cálculos de nadie. Quizá hablé de más. Pero creo que en iguales circunstancias volvería a decir lo que dije.

John Wooward -el hombre que mandó la flota británica en el ataque de las Malvinas, el mismo que durante semanas alimentó las crónicas periodísticas por su supuesto suicidio -parece contradecirse, ahora, con muchas de las declaraciones que tanto revuelo provocaron el propio Parlamento británico. Como aquellas que formuló pocos días antes de ser hundido el "Sheffield": "No podemos ponernos de acuerdo con el comandante de las tropas de desembarco -le confió a uno de los corresponsales de guerra que acompañaban la campaña.- El quiere una cosa y yo pretendo otra". Sus declaraciones, aunque jamás ganaron la calle por la censura impuesta por el Foreing Office, fueron suficientes para que la propia Margaret Thatcher estuviera a punto de retirarle su confianza.



El almirante inglés Woodward. Foto EFE

-Esta guerra le habrá dejado muchas experiencias. Cuál es la que más valoriza?

-Aprendí a tener más cuidado de lo que declaro ante la prensa.

-Hablo de la guerra, almirante. Usted esperaba tener tantas bajas?

-No. Pero creo que no fuimos al Atlántico Sur todo lo bien preparados que tendríamos que haber ido.

-Qué quiere decir?

-Quiere decir que la victoria fue un hecho fantástico teniendo en cuenta las difíciles condiciones. No es el momento de discutir errores en la campaña. Debe haber habido errores. Siempre hay errores. Pero prefiero hablar de otras cosas.

"LO QUE IMPORTA ES EL RESULTADO"

-Hablemos, entonces, de las discrepancias que hubieron con los demás responsables de la campaña a Malvinas.

-No hubo tales discrepancias. Las inventó un periodista. Pero si hubieran existido no las ocultaría. Fuimos a una guerra, no a una conferencia en la que se trataban las mejores tácticas para emplear en una guerra. Y en una guerra hay poco tiempo para pensar. Hay que actuar. Por eso, a veces, surgen diferencias entre los que deben dar órdenes. Pero lo que importa es el resultado.

-No importa el precio?

-Para ganar una guerra hay que pagar, siempre, un precio.

Tal vez, en otras condiciones, el precio del que usted habla hubiera sido menos elevado.

-De qué otras condiciones habla?

-No es fácil llevar un equipo de tercera división. Habría sido más fácil con el "Ark Royal", el portaaviones más grande de nuestra flota, que fue dado de baja hace un año y medio. Con la participación del "Ark Royal", sus excelentes defensas antiaéreas y su equipamiento de aviones de combate, hubiera sido todo más sencillo. La guerra es algo donde la gente muere, barcos son hundidos, tanques y aviones son destruídos. Es atroz. Los barcos que perdimos estaban en el frente y siempre supimos que podíamos haberlos perdido. Los errores son algo humano.

"LOS PILOTOS ARGENTINOS EMPEZABAN A RECUPERARSE"

-Sabe qué dijo un oficial de las tropas que desembarcó sobre las decisiones que usted planteaba?

-No.

-Que de haber sido por ellas los soldados británicos se hubieran jubilado esperando el ataque a... islas.

-Es un invento. Nadie pudo ha... dicho semejante barbaridad. ... creo. Ningún oficial británico s... capaz de cuestionar a sus supe... res.

-Hablemos del ataque del "C... had", no cree que fue el día ... negro de toda la historia de la... real?

-Tal vez...

-Por qué pasó?

-Siempre tuvimos cobertura a... Ningún barco inglés estuvo ... protegido, como alguien se a... a decir. Pero nada se pudo ... contra la persistencia de los... los argentinos. Fue algo realm... extraordinario. Aparecían por ... partes. Aprendimos a respeta...

-Después de ese ataque?

-No. Ya antes habíamos rec... suficientes pruebas de lo que ... capaces de hacer. Los vimos a... cer volando a ras del agua. ... hubiéramos imaginado eso.

-Por eso el 28 de abril di... sería una larga y dura cam...

-Justamente por eso. Hab... pezado a conocer el terreno ... bía que nuestro triunfo n... rápido. El 1o. de mayo, cuand... camos por primera vez las ... reforcé mi teoría y se lo ma... a mis oficiales. Discutimos ... so y algunos no estuvieron ... cuerdo. Consideraban que si ... bamos a lograr una cabecera ... ya, una vez con un grupo de nu... soldados en tierra, la cosa se... fácil.

SERVICIOS ESPECIALES ...

...UBLICA, 3-ENE-84

SUPLEMENTO ESPECIAL

Tiempo ARGENTINO

Viernes 4 de mayo de 1984

Bautismo de fuego



La guerra de las Malvinas, cuyo enorme significado está marcando a toda una generación, permitió a la Argentina poner en juego alguna de sus capacidades humanas y tecnológicas más sobresalientes. Una de ellas fue la del poder aéreo, una disciplina en la que por años se habían ejercitado nuestros pilotos, sin que fuera posible medir su grado de eficiencia. Desde su debut en combate, el 1° de mayo de 1982, hasta el fin de las acciones, las proezas de esos hombres desnudaron la falacia de un viejo lugar común del país colonizado: el que pontifica machaconamente sobre la incompetencia congénita de los argentinos



Bautismo de fuego

"Dijo el capitán García: 'Ahí están, al frente ¡Vamos!...'"

Nadando en medio de la flota

Anticipo del libro inédito del capitán Carballo, "Halcones sobre Malvinas". Aquí relata su derribo el teniente Lucero



Teniente Ricardo Lucero, mendocino, herido en combate

"Todos nos habíamos preparado muy especialmente para el día de la Patria, con el deseo de que les quedara grabado para siempre como recuerdo a los integrantes de nuestra Fuerza Aérea Argentina y creo que lo logramos; el HMS «Coventry», más moderno aún que el «Sheffield», descansaba en el fondo del mar y varias fragatas escaparon hacia el Este lamiéndose las heridas, como la «Broadsword», que recibió impactos de bombas pero no se hundió; al mismo tiempo, los pilotos de los Super Etendard no se quedaron atrás y hundieron el portacontenedores «Atlantic Conveyor».

Para mí fue también un día inolvidable, pero por muy distintas razones. La escuadrilla «Toro», cuyo jefe era el capitán Jorge Osvaldo García, el numeral dos era yo, el jefe de la Sección era el teniente Paredi y el cuarto, el alférez Isaac, estaba de alerta y recibió la orden de destruir blancos navales situados en la bahía San Carlos.

Todo sucedió a semejanza de lo ya vivido muchas veces en misiones anteriores: reunión previa, colocación de equipos de vuelo, despedidas, miedo, despegue, reabastecimiento, control de armamento, descenso, rasante, más miedo y en el horizonte comenzaron a dibujarse los contornos de las islas. Sobre las cimas de los cerros flotaban pequeñas nubecitas, restos de la niebla de la mañana.

Ya sobre la isla Soledad tuvimos la certeza de que no habíamos sido detectados por el enemigo y en el oval (vidrio a prueba de balas que se encuentra en la parte delantera de la cabina y protege la cabeza del piloto) comenzó a agrandarse la cima del monte detrás del cual estaba nuestro objetivo.

La última vez que miré la pantalla de mi sistema de navegación, faltaban sólo cuarenta segundos para entrar en combate. Ya era imposible que nos interceptaran.

Siguiendo los accidentes geográficos, comenzamos a ascender por la pendiente para sortear la última prominencia del terreno. Una vez en la cúspide tuvimos delante de nosotros y unos doscientos metros más abajo la bahía San Carlos y dentro de ella unas seis o siete naves enemigas.

Dijo el capitán García: «Ahí están, al frente. ¡Vamos!» Había que descender, pegarse al agua, elegir un blanco. Incliné mi avión hacia la izquierda y me puse lateral al guía, viendo levemente a la derecha de mi línea de vuelo una fragata con su proa hacia mí, en un ángulo de unos treinta grados a la izquierda; comencé a girar suavemente hacia ella con los timones (pedales que hacen girar el avión en su eje horizontal), temiendo tocar el agua con un ala o aumentar mi superficie de reflexión en su pantalla de radar; accioné el disparador de cañones, que se trabó, y simultáneamente comenzó su artillería a dispararme. Me elevé un poco para lanzar mis bombas y las lancé; había que salir de allí.

En el momento en que pasé sobre la fragata sentí un fuerte impacto en la trompa en la parte inferior de mi A-4; por los costados de mi cabeza pasaron grandes trozos de lo que había sido el radome (cubierta protectora de los equipos que van en la proa) de mi avión, mientras éste se sacudía bruscamente.

Los otros miembros de mi escuadrilla comenzaron a alejarse pese a que yo tenía mi potencia (acelerador) aplicada al máximo, por lo cual intenté en vano avisarle a mi guía que había sido tocado, pero la radio no funcionaba. Miré el indicador de performance del avión, estaba perdiendo altura; los comandos estaban blandos, "gomosos", apenas si me respondían. Podía mantenerlo con las alas niveladas colocando el "bastón de mando" (palanca) totalmente a la derecha y atrás. La cabina comenzó a llenarse de humo y sentí fuertes vibraciones y tirones en el motor. Mi máquina ya no volaba más y podía estallar en cualquier momento, por lo que decidí eyectarme; por suerte tuve en cuenta la elevada velocidad y las consecuencias físicas que podría sufrir, cerré los ojos, endurecí los músculos de todo el cuerpo y accioné la manija de eyección superior.

Sentí primero la presión del aire que entraba en la cabina, escuché ruidos, el cohete del asiento comenzó a impulsarme hacia arriba mientras tenía la sensación de que giraba hacia atrás sin control. En un primer momento pensé que la eyección no había funcionado y que los ruidos que escuché al desprenderse la carlinga (cúpula) y encenderse el cartucho eyector eran los de mi avión cayendo al agua y que me estaba muriendo.

En ese momento me pasó algo muy difícil de creer; fue como una visión, de pronto me encontré observando el accidente como si fuese un espectador, como si yo no interviniese o no tomase parte en él; vi a mi «Skyhawk», ya bastante averiado, que impactaba contra el agua y se desintegraba, ¡pero yo estaba adentro!. Recuerdo como en un sueño que por un trozo de chapa corría un delgado hilo de sangre.

A pesar de creerme y verme dentro del avión, yo sentía una gran sensación de paz y, al no oír ruidos, di gracias a Dios porque no había sufrido dolor y además pedí para que de alguna forma mi querida esposa y mis familiares me perdonaran por el dolor que les causaría con mi muerte."

(Ruego a todo aquel que siga este relato, que lo haga con el debido respeto, ya que ocurrió exactamente así y quien lo vivió no deseaba hacerlo saber, pero accedió por dos razones, la primera, el afecto que tiene hacia mí y yo por él (fui su instructor cuando él era cadete de segundo año de la Escuela de Aviación Militar en Córdoba, y allí aprendí a valorarlo por su humildad, su capacidad y, principalmente, por sus virtudes morales); la segunda, porque considero que quienes leen una página donde se habla del sacrificio de la propia vida por un ideal y siempre está presente Dios, tienen la suficiente madurez para comprender y apreciar el relato de la terrible prueba que debió superar.)

"Cuando creía que todo había terminado, un fuerte sacudón acompañado de una explosión ahogada, más el golpe en el rostro de una ráfaga de viento helado, me hizo abrir los ojos. Estaba vivo, colgando del paracaídas que se acababa de abrir a unos 50 ó 100 metros del agua, la que se acercaba vertiginosamente.

Antes de seguir, quiero relatar lo que sentí en ese momento. Todos pensarán que una gran alegría, pero no fue así, sólo me alegré por los que amaba, pero yo estaba muy bien en esa inmensa paz, esperando mi encuentro con Nuestro Señor, y cuando me encontré luchando nuevamente por sobrevivir entre los piques de los cañones de las fragatas, el fuerte viento que me azotaba y las aguas heladas que me esperaban, sentí una tremenda desilusión; sé que no resulta lógico, pero eso fue lo que experimenté.

Escuché gritos a lo lejos, estaba cayendo en medio de naves enemigas y en el corazón de la bahía San Carlos. El contacto con el agua helada me contrajo los pulmones, pero gracias al oxígeno de emergencia y a la máscara, pude seguir respirando bajo la superficie; me sumergí unos dos metros, miré hacia arriba y vi que el velamen del paracaídas no estaba arriba mío, traté de impulsarme con las piernas hacia arriba para salir a flote pero no me respondían; comencé a sentir un agudo dolor en las rodillas, emergí y la máscara se me pegó a la cara al acabarse la carga del oxígeno; me la quité e intenté inflar el bote y el salvavidas, logrando hacer sólo lo segundo. El fuerte viento me arrastró hacia el velamen y comencé a enredarme en sus cuerdas; mientras trataba de librarme de ellas, las manos se me congelaban quedando inútiles. Alcé mi brazo izquierdo y grité pidiendo auxilio, pero no veía a nadie, seguí tratando de inflar el bote, pues si el paracaídas se hundía, me arrastraría con él hacia el fondo de la bahía, tenía mucho miedo de morir ahogado.

Estaba ocupadísimo en mi tarea cuando algo duro golpeó contra mi casco, me di vuelta y vi junto a mí un bote que no había escuchado llegar debido al viento; uno de sus ocupantes me apuntaba con un fusil, por lo que alcé mis manos y recién entonces, sin dejar de apuntarme, me tomaron del arnés del torso. Enseguida llegó otro bote, pero les resultó imposible izarme a bordo, por lo que comenzaron a cortar las cuerdas que me impedían moverme; las piernas me dolían cada vez más. En un intento por subirme, llegué a estar con la mitad del cuerpo dentro de un bote, pero el oleaje y mi imposibilidad de asirme, hicieron que cayera nuevamente al agua. Llegó luego al lugar una lancha de desembarco con la rampa baja, pasó lentamente a mi lado y comencé a sentir que me tiraba hacia abajo de su casco, grité y me aferré a una cuerda que había en su costado, envolviéndola en mi brazo, mientras gritaban órdenes en inglés. Uno de ellos se tendió sobre la planchada y me tomó del barbijo del casco de vuelo, manteniéndome la cabeza fuera del agua; me sacaron de abajo del casco e intentaron subirme por un costado de la rampa, pero por el peso de mi cuerpo con todo el equipo mojado, en lugar de ir hacia arriba, me metía debajo de la rampa; estábamos todos desesperados, ellos y yo, todos gritábamos tratando de lograr un poco de coordinación y orden. La succión me arrastró debajo de la rampa, antes de sumergirme respiré hondo y rogué a Dios que no se enredara ninguna cuerda debajo antes de que mi cuerpo saliera al otro lado. Sentía el ruido sordo de mi casco que iba rozando la rampa y girando la cabeza veía que estaba oscuro sobre mí, hasta que observé la claridad del otro lado y mi desesperación por salir, más el salvavidas, me sacaron nuevamente a la superficie. Se acercó uno de los botes y me llevó por un extremo hasta la barcaza; no podía mover las piernas, pero como finalmente pude, subí hasta quedar fuera del alcance de las olas. No tenía fuerzas para nada, pero estaba contento, aún tenía vida.

En la mitad de la lancha me sacaron el equipo de vuelo, colocándome luego boca abajo, con una bota en la espalda y la boca de un fusil en la cabeza.

De allí fue transferido a una fragata en donde recibí la primera atención médica, me colocaron una inyección de morfina mientras yo observaba mis piernas, la izquierda tenía la rótula totalmente fuera de su lugar y un gran edema; la derecha, en condiciones parecidas, y con un dolor parejo en ambas. Me acomodaron como pudieron y me colocaron un bote inflable para inmovilizar la pierna.

Luego me hicieron un interrogatorio normal, a cargo de un colaborador del gobierno inglés, llamado Jordán, con quien nos veríamos a menudo en el futuro. De allí fui llevado en helicóptero a un hospital de campaña en un antiguo establecimiento.

Allí comencé a temer por mi futuro, muchas dudas me daban vuelta por la cabeza, sentía una soledad tremenda, me preguntaba si volvería a casa, si me torturarían, si me habían salvado sólo para obtener información.

Esa tarde vino un médico llamado Jaime y me explicó lo que tenían mis piernas: ligamentos rotos en la izquierda y esguince en la derecha. Posteriormente vino el señor Jordán a hacerme otro interrogatorio más intenso, del que no sacó nada, luego del cual me preguntó si necesitaba algo; le pregunté por el resto de mi escuadrilla, contestándome que sólo uno de ellos se había salvado; le dije que deseaba hacerle saber a mi familia que estaba bien, ante lo cual accedió a que escribiera una carta.

A la noche me anestesiaron para hacerme un estudio de las lesiones que tenía en las piernas. Al día siguiente trajeron muchos heridos ingleses de los ataques aéreos y terrestres, los que fueron evacuados a la tarde, dejándome solo en el hospital y avisándome que al día siguiente sería trasladado al «Uganda».

La noche del 26 de mayo hubo un bombardeo de los «Canberra», en el que tuvieron muchos heridos. Yo temí que me mataran pues en un interrogatorio les había dicho que la Fuerza Aérea Argentina no estaba en condiciones de atacar de noche; aparte de eso, mientras los gringos estaban en los refugios, estuve muy cerca de morir bajo las bombas de mis compañeros, ya que el edificio estaba en el medio de la bahía.

El 27 por la tarde fui evacuado al buque hospital inglés «Uganda», en helicóptero; mientras íbamos hacia él, debimos posarnos en una fragata pues habían detectado aviones nuestros que se dirigían hacia San Carlos.

Una vez a bordo volvieron a anestesiarme para hacerme una punción. El 28 de mayo comenzaron a llegar heridos de los combates de Pradera del Ganso y Puerto Darwin. Así fueron transcurriendo lo[illegible]s hasta el 30, mientras yo pensaba en mi familia, en mi escuadrón, en los que quedaban peleando, en los que se habían eyectado y me preguntaba si Dios les había dado a ellos la misma oportunidad que me había dado a mí.

El 1º de junio me dijeron que probablemente el buque argentino «Bahía Paraíso» iría a hacer un traspaso de heridos, lo cual aceleraría mi regreso al continente. Pasaron dos días sin novedad, pero al tercero, vino el señor Richards y me dijo que al día siguiente se haría el traspaso. Así ocurrió y allí nuevamente debí contestar a un extenso interrogatorio, ahora con todo gusto. Pregunté qué había sido del resto de mi escuadrilla, pero no pudieron decírmelo; cuando me contaron del ataque al «Invincible» me alegré mucho, pero tuve miedo de preguntar cuántos fueron los derribados y, lo más duro para mí, quiénes eran.

Navegamos toda la noche alrededor de la isla Soledad para entrar en Bahía Fox y Puerto Howard, en donde embarcaron heridos, y entre ellos al primer teniente Velasco, quien me contó el destino del resto de mi escuadrilla. (Velasco se había eyectado el 27 de mayo, luego de un ataque a la flota inglesa.)

Las últimas doce horas de navegación fueron interminables; por fin, con los primeros minutos de vida del día 7 de junio me dijeron que íbamos a iniciar el desembarco. Llegué a Santa Cruz a las 3 de la mañana, de allí a Comodoro Rivadavia en donde permanecí hasta la noche.

Mi mayor deseo era volver con mi escuadrón antes de regresar a casa. Esa noche salí hacia la base en la que seguían combatiendo mis camaradas y, entre bromas, anécdotas y emoción, me enteré de la suerte corrida por mis compañeros de escuadrilla y de todo lo acontecido en esos eternos días.

Al otro día reviví la emoción y la angustia de la espera cuando vi las escuadrillas que partían hacia el Este, internándose en el mar, a buscar el combate, no a morir por un accidente, sabiendo que la muerte está allí, enfrentándola, muriendo o matando por lo que le quitaron por la fuerza, pero que nunca dejó de pertenecerles.

Era el día 8 de junio de 1982, que en el futuro los ingleses conocerían como el día más negro de la flota.*

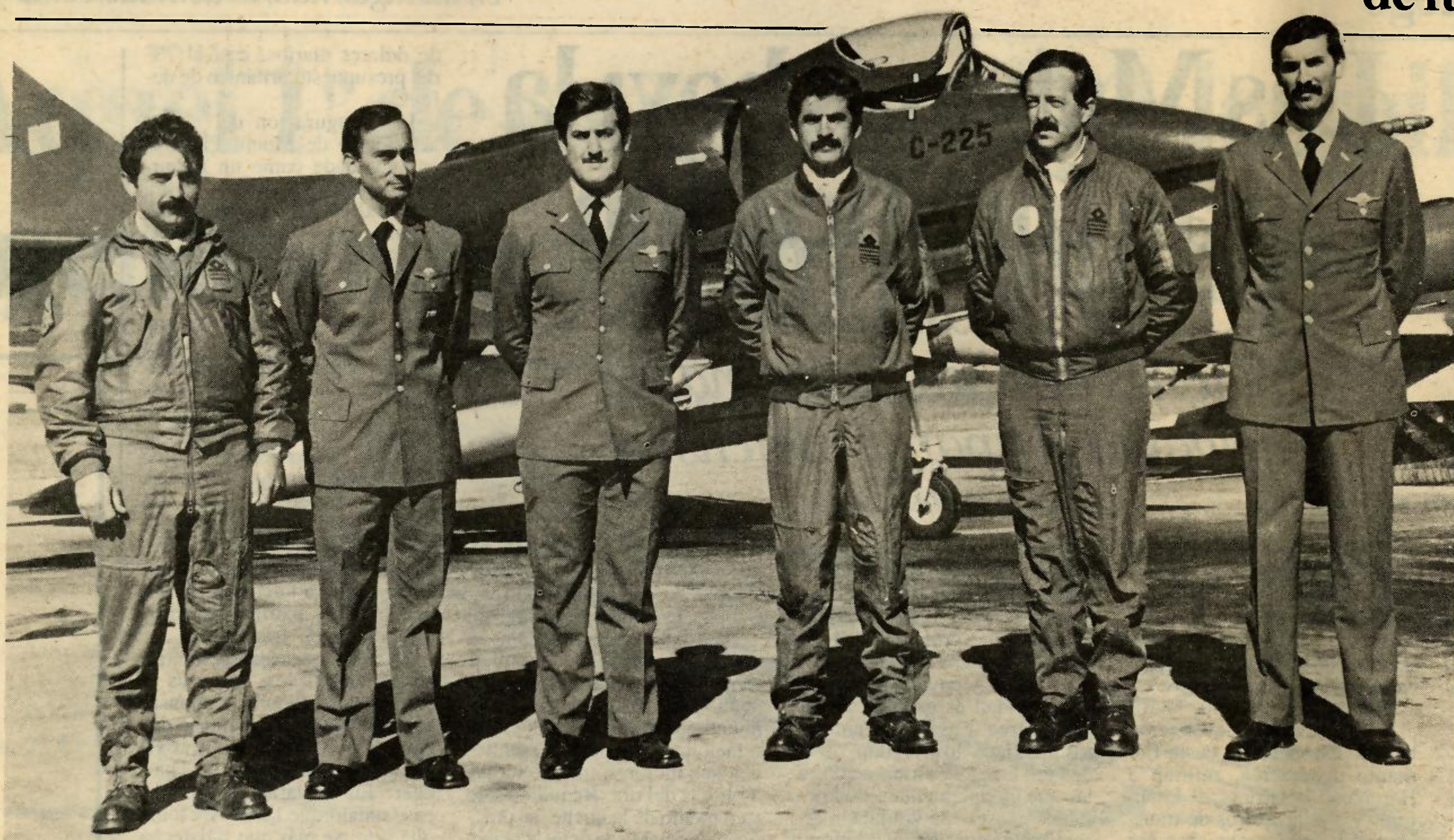
Luego a casa, el reencuentro, las lágrimas, el recibimiento de mi querido pueblo que me trató de héroe, sin saber que en nuestra Fuerza Aérea Argentina, las medallas y ese calificativo están reservados para esos privilegiados que tuvieron el honor de dar la vida por la Patria.

* *(Fecha del mortífero ataque de la FAA a dos buques de desembarco ingleses en Bahía Agradable, hundiendo uno y averiando seriamente al otro.)*

"Nosotros estamos orgullosos de nuestros muertos. No los lloramos, un poco los envidiamos..."

Bautismo de fuego





De izquierda a derecha: 1er. Ten. Carlos Cachón, Ten. Ricardo Lucero, Ten. Jorge Nelson Barrionuevo, Cap. Pablo Marcos Carballo, Cap. Mariano Velasco y 1er. Ten. Vicente Luis Autiero

Las historias de Villa Reynolds

Tiempo estuvo en una de las tantas bases aéreas donde los halcones afilan sus garras

Por CHACHO RODRIGUEZ MUÑOZ

El tibio sol de otoño acaricia los espinos amarillentos del monte bajo puntano, a ambos lados de la franja negra de la pista, mientras va creciendo como un bramido lejano, hasta hacerse trueno ensordecedor, el sonido característico de este lugar. Lo que aquí se oye, turbando la paz del paisaje, es en verdad el ruido habitual del trabajo de unos hombres que han elegido ser pájaros y que se entrenan sin cesar sobre sus máquinas voladoras hasta el extremo en que sus alas llegan a responder al cerebro humano como si le pertenecieran. Estamos en la Base de la V Brigada de la Fuerza Aérea, Villa Reynolds, San Luis. Desde aquí salieron, hace dos años, buena parte de los halcones que combatieron en la guerra de las Malvinas, los que hundieron fragatas que costaban cien veces el valor de los viejos aviones que tripulaban, corrieron para siempre combatiendo al enemigo. Y los que regresaron están aquí, veteranos que lamen sus heridas de *la mejor forma posible*; apretando fuerte en la diestra la palanca de mando de sus cazabombarderos, afinando puntería para cuando la Patria vuelva a llamarlos. Instruyendo a otros pichones en la mística del aviador, que es algo más que un motor de reacción haciendo ruido, que tiene alma.

...

Hablar con ellos de las cosas de la guerra no es fácil, supone franquear las puertas de la barrera que les impone la modestia con que encaran todos sus actos. Incluso se sorprenderán de que, después de los dos años transcurridos, todavía le interese al periodista conocer las historias de sus misiones de combate. Por eso es que después de un día entero, de compartir con ellos su jornada de trabajo, nos alegramos cuando ha llegado ese momento. Sin proponérselos siquiera, hemos ido reuniendo en la oficina del capitán Carballo a un paso de la sala de Operaciones de la base, a un puñado de pilotos que, para definir más gráficamente, podríamos decir que representan un grueso tonelaje de cinco cifras hundido a la flota enemiga.

Con uniforme de diario algunos, vistiendo todavía el traje de vuelo otros, se han ido citando aquí los oficales Autiero, Mayor, Zelaya. Llegan el 1er. teniente Cachón (quien comandó uno de los ataques a los buques de desembarco británicos en Bahía Agradable) y el capitán Velasco, un cordobés cuyas bombas mandaron al fondo del Estrecho de San Carlos a la fragata "Coventry". Detrás de él y "formándole" como lo hacía en la guerra, entra el teniente *"Bam-bam" Barrionuevo*, quien dicho sea de paso también estuvo en aquél ataque memorable. (¡Y pensar que los ingleses dirían después que a la "Coventry", una de sus mejores unidades navales, la atacaron tres escuadrillas de aviones argentinos, que derribaron a dos y que recién la tercera logró abrirse paso y bombardearlos! Dos A-4B solos lo habían hecho y allí teníamos a sus pilotos. Velasco, derribado por un misil, consiguió eyectar del avión sobre la Gran Malvina, cayó en paracaídas y tres días después fue rescatado. Barrionuevo salió airoso de aquella misión y siguió volando.)

Entre el café y el humo de los cigarrillos que se va espesando en el pequeño recinto, es como si la niebla malvinera se hiciera presente para esfumar los recuerdos. A los que se suman en la rueda el 1er. teniente Lucero y el teniente Carmona. Y se habla de los camaradas que no están aquí, pero a través de sus hazañas. Las de Rinke, Cervera, Varela, Gómez, Isaac o Dellepiane, quienes, en su mayoría, están en otros destinos, ahora piloteando Dagger o Mirage.

Luego, como la cosa más natural, están hablando de sus camaradas muertos y al hacerlo no han perdido la sonrisa. Por eso, como para ayudarnos a entender ese sentimiento es el capitán Carballo quien interrumpe:

–Saben qué pasa, nosotros estamos orgullosos de nuestros muertos, no los lloramos. En verdad, un poco los envidiamos. Ellos murieron en la mejor edad, en la mejor forma, en Gracia de Dios, peleando por un ideal que valía la pena...

...

Rompe el silencio el pasaje de una formación por sobre el techo del edificio, afuera se siguen entrenando. El día de trabajo de un piloto es muy largo, aun en la paz. Aunque nosotros en esa habitación, en torno del gran mapa de las islas sobre el que nuestro dibujante Malofiej anota en lápiz detalles de las misiones, hemos vuelto una vez más a la guerra.

"Los ingleses vinieron a tomar las Malvinas en un día –dice Carballo, recordando aquel 1er. de mayo de su bautismo de fuego– y nunca se imaginaron que iban a encontrar tanta resistencia y que les iba a demandar tanto tiempo."



El capitán Carballo dialoga con los enviados de *Tiempo*

¡Cómo no coincidir con esta afirmación, conociendo como hemos conocido la desproporción tecnológica del material que vuelan estos pilotos, con la del enemigo que tuvieron que enfrentar! Sólo con mucho corazón y con lo que hay que tener para ir al frente en esas condiciones se pudo desafiar semejante concentración de poderío. Las historias verídicas que registramos hablan por sí solas.

Una buena es la del 1er. teniente Lucero, morocho y mendocino, que atacó al buque de desembarco "Fearless" y fue derribado por su defensa antiaérea en la bahía San Carlos. Cayó en medio de las fragatas enemigas y, tras salvarse milagrosamente (ver relato en la página 2), se encontró nadando en medio del pandemonium de explosiones de las bombas de sus propios compañeros. Ahora todos lo llaman "el peruano" e intrigados le preguntamos por qué.

"Yo tengo varios apodos –explica–. En Mendoza, donde formaba escuadrilla en A-4C con otros tres morochos, nos habían puesto "Los Plateros", como el famoso conjunto vocal negro. Yo era "Tom" entonces, pero lo de peruano me quedó de la guerra.

"Es que después que me recogieron del agua los ingleses, en medio del interrogatorio, me dijeron que informara cuántos pilotos peruanos como yo había combatiendo. Les contesté que en primer lugar yo no era peruano y que si había o no peruanos combatiendo no se los iba a decir y que de dónde sacaban eso. Pero creo que nunca me tomaron en serio. Para ellos yo era uno de los pilotos peruanos que se decía iban a venir en ayuda de la Argentina y aunque eso nunca llegó a ocurrir, los ingleses tenían miedo de que fuera cierto. El caso es que después nos enteramos que en un diario de Londres salió que la flota había derribado a un piloto peruano. Y ese «negro» era yo nomás..."

"Y eso que yo le decía al interrogador: «Pero no, huevón, que no te miento», pero esa palabra no la tenían en su diccionario y a mí, que soy puro mendocino, cuando volví y se lo conté a los muchachos, me quedó lo de peruano para siempre."

...

Entre risas y más bromas los llevamos hasta la fila de los Skyhawk A-4B y A-4C junto a la pista, para tomar unas fotografías. Allí están sus fieles amigos, los pájaros mecánicos, junto a sus más fieles todavía servidores, el personal de mantenimiento. Estos últimos serán siempre los héroes anónimos de todas las historias. Técnicos, mecánicos, armeros, ayudantes, especialistas en mantener siempre en servicio a los veteranos corceles de guerra, su destino es quedar entre bastidores cuando se descorre el telón de las batallas. Aunque nos cuentan que "después de las Malvinas", una más fuerte comunión de hermandad se ha gestado entre los que vuelan y el personal de tierra. Es que de éstos, los que al partir cada misión se quedaban esperando por su avión y su piloto, con la mirada puesta más allá del horizonte hasta su regreso, o no, dependía también el logro del objetivo y salvar una vida.

Hoy, cuando los veo hacerse a un lado, modestamente, mientras tomamos las fotos a los pilotos, estoy recordando lo que le oí decir hace dos años a un oficial en Río Gallegos, cuando al bajar de un A-4B recién averiado por la metralla inglesa, se abrazaba con su mecánico: "Macho, vos también estabas conmigo allá en el Estrecho cuando les tiré las bombas".

...

Ya sacamos las fotos. Ultima protesta: "¿Por qué tenemos que salir nosotros en un diario, si hay tantos compañeros que lo merecen más...?" Sí, así es de injusto a veces este oficio de cronicar los hechos, tanto que a menudo apunta al azar, sobre lo que está más cerca y no sobre lo que es más importante. Pero nos consuela saber que aquí lo importante es todo. Que detrás de cada uno de estos hombres hay una, dos docenas, imposible contar cuántos son los que se forman en este mismo molde. Y entonces caminamos un tramo de la pista con este capitán Pablo Marcos Carballo, veterano que sigue volando con sus halcones y que ha escrito otro libro con historias de la guerra que no consigue editor. "En Francia quieren publicarlo y también me han escrito desde España solicitando los derechos, pero yo quería editarlo aquí antes. Ahora me dicen que los estudios de mercado indican que seguir hablando de la guerra de Malvinas no es negocio editorial, y no sé, así están las cosas."

Sí, decir, se dicen muchas cosas. *Hablando de cosas graciosas*, en la base nos proyectaron una película tomada por los ingleses durante el ataque al "Fearless" en San Carlos. En ella se ve bien clarito el derribo del avión del primer teniente Lucero y su caída al mar. Mientras los ingleses lo están rescatando herido, una voz, la del locutor de la BBC, comenta: "He aquí un piloto que no volverá a subirse nunca más a un avión..."

Por suerte, esta tarde de mayo de 1984 hemos visto a ese "peruano", el "Tom" Lucero, trepar ágilmente por la escalerilla de su A-4C y minutos después perderse en el espacio azul, bien argentino.



Bautismo de fuego

*"Jamás pensé que sus pilotos hici...
en mi lugar habría actuad...*

Las Malvinas hoy: la gran fortificación

A un fabuloso costo de millones y millones de libras esterlinas se agiganta el aparato defensivo

Por JULIO ANTONIO TORRE

Difícilmente haya otro lugar en el mundo, teniendo en cuenta sus dimensiones, tan sólidamente defendido como las islas Malvinas. A dos años de la guerra del Atlántico Sur, los británicos han montado una fortaleza prácticamente inexpugnable, tan enorme como el misterio que rodea a los costos reales que exige su funcionamiento.

Los desvelos parlamentarios por una respuesta oficial sobre el tema, no pasaron de informaciones fragmentadas en las que juega su papel el "lobby" militar. Su peso en la cuestión es obviamente decisivo. Y no están dispuestos a resignar posiciones tan fácilmente, al disponer de "un campo experimental sin paralelo en Europa", como señaló el responsable del escuadrón de Phantom estacionado en las islas, y de un flujo permanente de dinero que las estimaciones más razonables lo ubican en 3 millones de libras esterlinas por día.

El emplazamiento militar tiene su frente principal en San Carlos, exactamente en la bahía donde iniciaron su ofensiva las tropas británicas. Allí se encuentran estacionados 1.200 hombres, a los que protege un arco de baterías provistas de misiles Rapier y a las que abastece un gigantesco depósito de municiones ubicado en el viejo frigorífico que los ingleses transformaron en hospital de campaña al día siguiente de su desembarco. En Puerto San Carlos incursionan a diario seis helicópteros Chinook y, tras las colinas que rodean el lugar, vigilan 14 cañones de 105 milímetros.

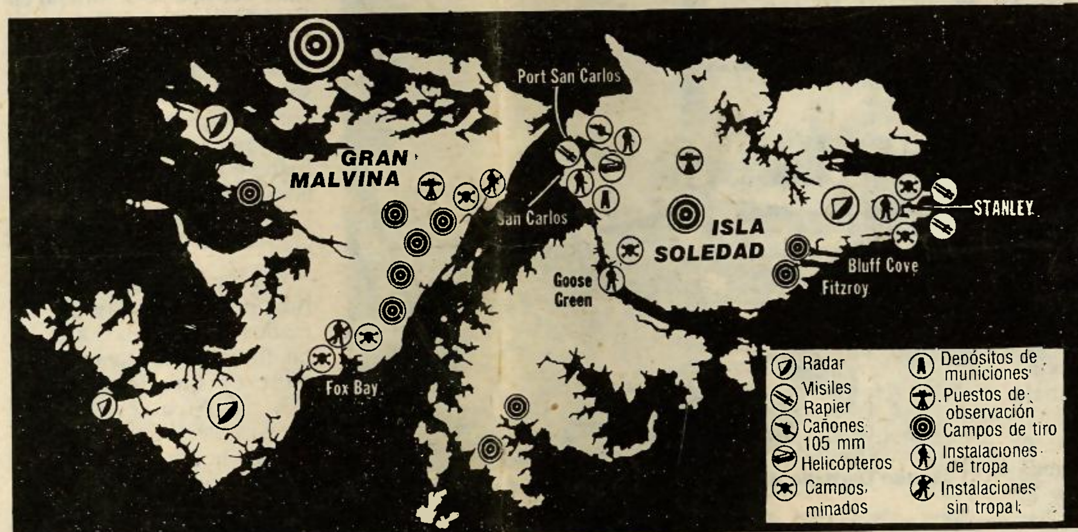
Es Puerto Argentino, claro, el lugar de mayor concentración bélica. Estacionados en la flamante pista aérea, militan 3 Hércules, 4 Harriers, 9 Phantoms y 3 helicópteros de transporte, también protegidos por baterías de Rapier que vigilan los accesos terrestres y marítimos. Tres hoteles flotantes ubicados más al sur, albergan a los 3.000 soldados.

Dos destructores, dos fragatas y al menos un submarino nuclear patrullan las costas que rodean a las Malvinas, coordinando su actividad con tres gigantescas estaciones de radar ubicadas en tierra –Zeus, Tantara y Shepherd son sus nombres claves– cuya mayor responsabilidad es escrutar el espacio aéreo. Los desplazamientos náuticos los vigilan otras dos unidades de observación, a las que complementan innumerables puestos de vigilancia diseminados por todo el archipiélago.

Las tropas permanecen en actividad 12 horas por día y seis días a la semana, tanto sea en actividades concretas como en ejercicios que las mantienen alejadas de la población civil, con el explícito propósito de evitar roces conflictivos. A esos efectos se han establecido 31 campos de maniobras militares.

Las dotaciones asignadas a las baterías Rapier, cumplen alerta de 5 minutos, tiempo estimado para entrar en combate, mientras que 2 de los 9 Phantom estacionados en la pista mantienen sus motores en marcha las 24 horas del día. Regularmente y en medio de la noche, se practican ejercicios de emergencia y prácticamente en cada edificio clave de Puerto Argentino puede observarse la silueta de un hombre armado cuando la alarma empieza a sonar.

Durante el día, un ruidoso tráfico anima la ruta de acceso a Puerto Argentino. En la zona, casi mil trabajadores civiles laborean en distintos proyectos, atendiendo también el permanente ingreso de containers en un embarcadero instalado a esos efectos y el funcionamiento de un complejo con capacidad para 300.000 galones de combustible, donde se abastece la "fortaleza Falklands".





La ilustración de la izquierda y el mapa de arriba fueron publicados por el diario británico "London Sunday Times" y muestran el estado actual de las instalaciones defensivas que han convertido a las islas Malvinas en una fortaleza. En el recuadro de abajo, el camino en construcción que llevará al futuro aeropuerto (ambos costarán £ 225 millones)

¿A qué precio?

Desde la guerra, unas 200 interpelaciones parlamentarias corrieron igual suerte tratando de conocer el verdadero costo militar que insumen las Malvinas. En todos los casos, tanto el ministerio de Defensa como el Foreign Office han tenido respuestas elusivas, tanto por razones políticas como porque el desconocimiento los alcanza también a ellos.

En un principio, el gobierno británico dijo que la "fortaleza Falklands" costaría 2.790 millones de dólares en los primeros tres años: 936 millones en 1983, 1.026 millones este año y 828 millones de dólares en 1985. Sin embargo, los parlamentarios británicos advierten que estas estimaciones excluyen el impacto de la inflación, así como la depreciación operada en todos los equipos y unidades militares instaladas u operando en el archipiélago.

El cuestionamiento no termina ahí. En otros rubros, de hecho es imposible mensurar los costos. El consumo de combustible es uno de los datos más elusivos. Interrogadas sobre la erogación que exige el puente aéreo entre la isla Ascensión y el archipiélago, las autoridades británicas lo ubicaron en 165.000 dólares. Pero a mediados de septiembre del año pasado, cuando una delegación parlamentaria cubrió ese mismo trayecto, el propio piloto le dijo a los legisladores ingleses que enviar un Hércules a las Malvinas costaba 450.000 dólares en combustible solamente.

Y la lista de costos no computados sigue. Otro ejemplo son los flamantes Tristar adquiridos por el Reino Unido para reemplazar a los obsoletos aerotanques Victor en la tarea de aprovisionar a los Hércules en el aire. Así, se va modificando una erogación total que si se ajusta según el ritmo inflacionario, oscila en los 4,5 millones de dólares diarios, casi el 7% del presupuesto británico de defensa.

La inauguración del nuevo aeropuerto de Mount Pleasant es aguardada como un importante respiro financiero. Podrá prescindirse del costoso puente aéreo y reducir en unos 3.000 hombres la dotación actual de las islas, ya que los Tristar aseguran un rápido traslado de tropas en la eventualidad de una nueva crisis. Aun así, la flota inglesa deberá continuar patrullando la zona, y este punto despierta nuevas dudas respecto del costo estratégico en el contexto del presupuesto británico de defensa y su papel en la Organización del Tratado del Atlántico Norte. Más del 25 por ciento de los destructores y fragatas disponibles tienen vinculación con esa tarea, ya sea por funciones de patrulla específicamente o en tránsito.

Es cierto que esta opción tiene sus defensores, como es el caso de lord Lewin, responsable del "staff" de Defensa durante el conflicto y muy próximo asesor de Margaret Thatcher. En declaraciones públicas, señaló que la OTAN tenía que sentirse más que satisfecha porque con la presencia británica en Malvinas se había quebrado la frontera tradicional de los trópicos y la organización equiparaba su actividad ecuménica con los soviéticos. Pero lord Carver, su predecesor en el puesto, hizo pública una opinión muy diferente: "Nadie en la armada británica, con cierta sensibilidad, espera que nuestra dedicación a la fortaleza Falklands se prolongue por mucho tiempo". Y en esta opinión, cuenta también la creciente tensión y el impacto que supone en el archipiélago la masiva presencia militar.

Por muchas razones, la "luna de miel" entre civiles y militares está por terminar en divorcio en las Malvinas. Cada vez con más frecuencia ventilan esas discrepancias las crónicas periodísticas de Londres, estimuladas por una opinión pública más proclive a la negociación con Buenos Aires.

Y no son discusiones menores. Es moneda corriente que el conocido Rex Hunt, gobernador civil de las islas, no mantiene buenas relaciones con su par militar, general Keith Spacie. Y ni siquiera sus respectivas esposas. Del mismo modo, hay todo tipo de chismes en torno al manejo y destino de los fondos que llegan al archipiélago. Uno de esos rumores señala que casi 4,5 millones de dólares asignados por daños de guerra, los recibieron granjeros que no tuvieron pérdida alguna. O, en todo caso, por rebaños que efectivamente vendieron a las tropas argentinas. Otros propietarios pequeños protestaron porque la nueva pista aérea exigió expropiaciones no compensadas, mientras que la Falkland Island Company recibió más de 420.000 dólares por ese concepto.

Ciertas o no, las críticas crecen al distanciarse cada vez más la posibilidad de un "milagro económico" en las Malvinas. Con ellas, han naufragado varios proyectos, entre los que figuró la posibilidad de nuevos asentamientos poblacionales, planes turísticos y la alternativa de una industria pesquera, imposible sin la garantía de una zona de exclusión. Por el contrario, se multiplica el número de quienes cuestionan la "fortaleza Flaklands", y más allá de coyunturales desencuentros diplomáticos, el tiempo juega a favor de la Argentina.

Esto, siempre y cuando sea cierto el pregonado apoyo europeo a nuestra flamante democracia, y la OTAN no extienda formalmente su jurisdicción a las islas del Atlántico Sur.

n lo quehicieron. No fue un error mío, cualquiera omo yo.'' (Almirante John F. Woodward)



Bautismo de fuego

Aquel 1º de mayo de 1982 los pilotos argentinos lograron frenar al enemigo

ISLAS MALVINAS (ARGENTINA)
ATAQUES AEREOS ARGENTINOS
OCEANO ATLANTICO SUR
FLOTA BRITANICA
HMS "HERMES"
MAR ARGENTINO
IS. DE LOS SALVAJES
ISLAS SEBALDES
I. CULEBRA
ISLA DE BORBON
ENSENADA DEL NOROESTE
BAHIA SAN FRANCISCO DE PAULA
Puerto Howard
ISLAS DEL PASAJE
ESTRECHO DE SAN CARLOS
FLOTILLA BRITANICA
Puerto Argentino
BAHIA AGRADABLE
FLOTILLA BRITANICA
Darwin
SENO CHOISSEUL
Bahía Fox
I. BOUGAINVILLE
B. DEL LABERINTO
CANAL AGUILA
I. PELADA
MAR ARGENTINO
FLOTA BRITANICA
HMS "INVINCIBLE"
ISLA DE LOS LEONES MARINOS
ATAQUES AEREOS ARGENTINOS

Mapa de Alejandro Malofiej

El mapa muestra la posición aproximada de los buques británicos el 1º de mayo y la dirección de los ataques aéreos argentinos

La fuerza de tareas inglesa llega a la zona de operaciones a fines del mes de abril. Durante este mes, entre el continente y la isla se realizó un puente aéreo que por el volumen de lo transportado y por la cantidad de vuelos realizados ocupa uno de los primeros lugares en el mundo. Esta operación de traslado y evacuación de medios *no se interrumpió* hasta el día anterior a la finalización de la lucha. El mes de abril permitió a las unidades aéreas de combate adiestrarse en un ambiente de características geográficas y meteorológicas desfavorables, realizando tiro y haciendo navegaciones sobre la zona de operaciones. Los comandos aéreos planificaron la táctica a seguir y determinaron las prioridades para el ataque.

La presencia de la flota era inminente, sus desplazamientos en superficie eran observados desde el aire, su actividad aérea se hacía más intensa y próxima a la isla. A la 01.30 hora del día 1º de mayo de 1982 ya estaban a menos de 150 millas. La idea de que eran invulnerables al ataque aéreo, y la tranquilidad con que habían actuado hasta ese momento, les hizo pensar que podrían alcanzar el objetivo sin mayores dificultades. Intentan una operación helitransportada, a similitud de Grytviken, precedida por ataques aéreos previos de ablandamiento. A las 04.40 horas, aún de noche, se realiza el primer bombardeo aéreo sobre *la pista del aeródromo* Malvinas y seguidamente envían oleadas de aviones sobre ambas bases aéreas, Malvinas y Cóndor, esta última en Puerto Darwin.

El oscuro manto de la noche en el Atlántico Sur aún los protegía de la acción de la Fuerza Aérea Argentina, fue una impaciente espera, todo estaba preparado para iniciar las operaciones, la incertidumbre era total. El mito de la flota invulnerable y la circunstancia de enfrentar por primera vez este tipo de objetivos, crearon un clima adecuado para el lanzamiento de las misiones al vibrante grito de batalla de nuestras unidades: ¡Viva la Patria!

A las 08.30 horas llegan a las islas las primeras escuadrillas aéreas de interceptación y al mismo tiempo se realizan las evaluaciones de los daños producidos. En Darwin ocho muertos, nueve heridos y material destruido. En Puerto Argentino muertos y heridos sin precisar cantidad, material aéreo y de apoyo destruido, impacto importante sobre un costado de la pista y vivac e instalaciones afectadas.

A las 09.00 horas despegan desde la base aérea Cóndor dos escuadrillas de IA-58 Pucará, ante la información no confirmada de desembarcos al norte y al sur de la isla Soledad, en misiones de reconocimiento ofensivo. Simultáneamente se ratifica el derribo de dos Harrier y otro similar seriamente averiado.

En la media mañana del día 1º de mayo de 1982, continúan los ataques ingleses y se responde con sucesivas misiones aéreas desde el continente. Se producen los primeros combates aéreos.

A las 13.00 horas, se avistan desde la isla, al sudeste y a 10 millas de Puerto Argentino, tres buques, uno de asalto, el ''Fearless'' o el ''Intrepid'' y dos fragatas de escolta. Desde el continente despegan escuadrillas para el ataque a estos objetivos, mientras se detecta al norte otro buque de asalto y fragatas de escolta, simultáneamente se conoce en el comando de la Fuerza Aérea sur la posición de los dos portaaviones, uno al nordeste y el otro al sudeste, entre 70 y 90 millas de distancia y en aproximación hacia Puerto Argentino.

Eran las 16.00 horas y se iba a desarrollar la ''batalla aérea Malvinas''. Los ataques de la Fuerza Aérea se intensificaron y continuaron en oleadas permanentes y sucesivas. Allí estaba el enemigo y era el momento de medirse en la lucha. Se enviaron al ataque 27 misiones aéreas interviniendo en el combate 62 aviones, en salidas de cobertura y ataque a blancos navales colonialistas, lanzando contra la flota 20 toneladas de bombas y municiones. Esta es la primera batalla librada por la Fuerza Aérea Argentina que significó su bautismo de fuego, infligiéndole a los ingleses un revés de magnitud, que los obligó a batirse en retirada, abandonando la zona de operaciones y no regresando a la misma, con idéntico propósito, hasta 20 días después. El júbilo colmó de esperanza a los argentinos, una vez más Inglaterra se retiraba derrotada y la Fuerza Aérea daba muestras de su capacidad operativa, destruyendo el mito de invulnerabilidad y obligando a los estrategos enemigos a replantear su doctrina de guerra.

En esta acción del 1º de mayo, los ingleses tuvieron las siguientes pérdidas:

Una fragata hundida, dos fragatas seriamente averiadas con explosiones y en llamas, un buque de asalto significativamente afectado y auxiliado para abandonar la zona, dos aviones Harrier derribados y uno sensiblemente afectado, varios helicópteros pertenecientes a las fragatas dañados y el portaaviones ''Hermes'' afectado con restricciones para efectuar operaciones aéreas.

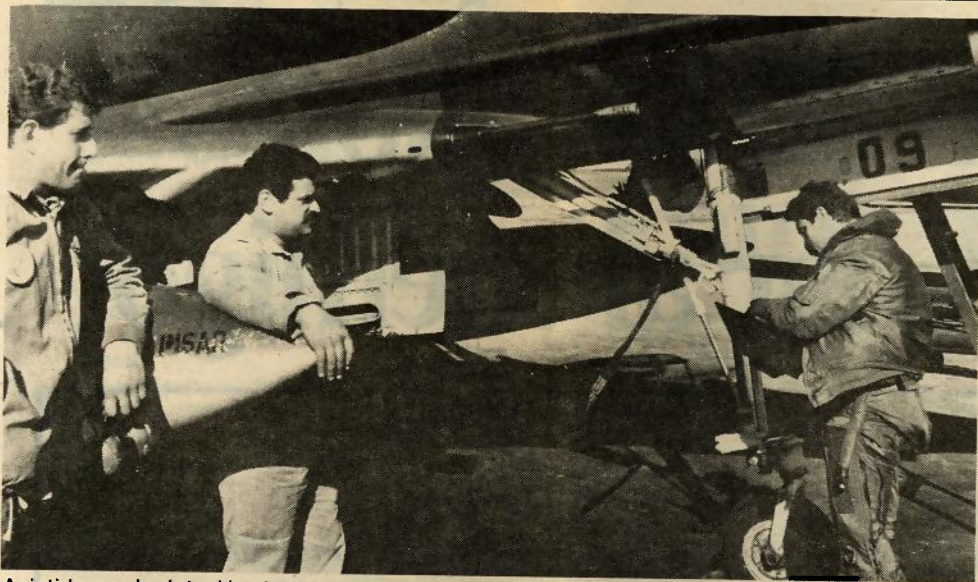
La Fuerza Aérea en su bautismo de fuego sufrió las siguientes bajas de personal:

Capitán Gustavo Argentino García Cuerva, E Air; 1er. Ten. Mario Hipólito González, E Gen; 1er. Ten. José Leonidas Ardiles, E Air; Ten. Daniel Antonio Jukic, E Air; Ten. Eduardo Jorge Raúl de Ibáñez, E Air; C.P. Mario Duarte, Mec Aer; C.P. Juan Antonio Rodríguez, Mec Instr; C.1º Miguel Ángel Carrizo, Mec Electr; C.1º José Alberto Maldonado, Mec Aer; C.1º Agustín Hugo Montaño, Mec Aer; C.1º José Luis Peralta, Mec Arm; C.1º Andrés Luis Brasich, Mec Arm; SC/63 Héctor Ramón Bordón; SC/63 Guillermo Osvaldo García.

Perdiendo asimismo el siguiente material aéreo: Dos Mirage III, I-015 - I-019; un Mirage V, C-433; un Canberra MK-62, B-110; un Pucará IA-58, A-527.

El día 1º de Mayo fue sorprendida la flota inglesa con una dura lección, por ello debemos rememorar este acontecimiento en el que, más allá del resultado final del conflicto, los heroicos combatientes del aire demostraron al mundo la verdadera estirpe, dignidad y capacidad operativa de la Fuerza Aérea Argentina.

"...esos pilotos han sabido morir, por saber por qué vivían." (Diario "ABC", de Madrid)


Asistido por la dotación de tierra, el piloto inspecciona su A-4B antes de una misión


En una base del sur, durante la guerra, un Mirage-V recibe el misil aire-aire Matra

Hombres y máquinas exigidos al máximo

C-130, M-III, M-V, A-4B, A-4C, IA-58, G-II, y MK-62, CH-47, F-27, B-707, algo más que siglas

El 21 de mayo de 1982, en el momento más álgido de la guerra en las Malvinas, el matutino madrileño "ABC" publicó el artículo que reproducimos a continuación, bajo este significativo título: "La audacia de los pilotos argentinos en los combates del Atlántico Sur".

"Son sólo unos centenares –o eran–, pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra, no por indeclarada menos cruenta. Parece, sin embargo, no importarles, como la muerte de sus camaradas o la posibilidad de perder la vida en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante el ajeno.

"Actúan en condiciones extremas: con el objetivo a quinientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Uno ojo puesto en el blanco, el otro, en la aguja del depósito, olvidándose de los misiles que llegan por todas partes de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

"La mayoría de sus reactores no tienen radar «todo tiempo», lo que les obliga a actuar de día, a dejar las nubes, a esquivar la niebla.

"Como si no se jugaran la vida –con bastantes posibilidades de perderla– en cada misión. En máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera, tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible. Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan. Y salir de nuevo.

"Sin alardes, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancia, como si fuera la cosa más natural del mundo.

"No está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro de que esta crónica lo sea, es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que la inspira. En un mundo como el nuestro, donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándole todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tan sobria elegancia que deslumbra en su sencillez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos, y aun así no lo consigue.

"No dan la vida, naturalmente, por la Junta. Ni siquiera la dan –cree uno– por conceptos abstractos, como el honor o la patria. La dan por algo muy concreto, muy precioso, por su comunidad, que les ha encomendado su defensa. Y, en último término, por algo tan simple como el cumplimiento del deber. Individuos así ennoblecen toda especie. En este caso particular nos ennoblecen, sobre todo a los hispanos, a los latinos.

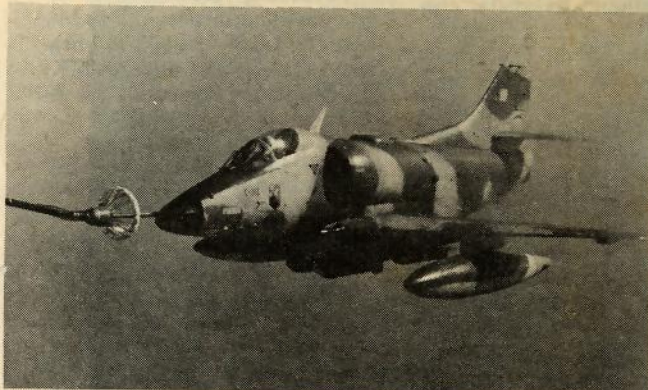
"No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas, tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engomado cantante de tangos o en la presidenta de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos".


El equipo de supervivencia de un piloto de combate desplegado fuera del chaleco salvavidas


Un A-4B, el C-209 adornado por sus dos victorias de guerra



La dotación del Hércules C-130 TC-65 que quebró diez veces el bloqueo inglés a Malvinas



La Fuerza Aérea durante la guerra

La Fuerza Aérea Argentina ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y además desarrolló: – Ataques a objetivos navales. – Ataques a objetivos terrestres. – Transporte aéreo. – Reabastecimiento en vuelo de unidades propias y de la Armada. – Exploración y reconocimiento. – Búsqueda y salvamento. – Guiado y control de los medios aéreos de la Fuerza Aérea, del Ejército y de la Armada.

Se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se cumplimentaron 445 (88%); de esa cifra, 272 salidas (64%) llegaron a su objetivo material fijado y se perdieron 34 aeronaves propias que estuvieron desplegadas en el continente (12%).

Durante las operaciones se volaron 12.454 hs, de las que correspondieron a las unidades de combate 2.782 hs, a las de transporte 7.719 hs, y a otras aeronaves civiles y militares de apoyo 1.953 hs.

Nuestra aviación militar hundió 6 buques (21.920 tn), averió con seguridad a 14 (32.780 tn), provocó la avería de probablemente otros 8, causó la destrucción segura de 14 aviones y 12 helicópteros, probablemente derribó a 7 aviones y a 9 helicópteros.

La aviación de transporte trasladó durante el conflicto 9.000 tn de carga militar, el 51% de la cual fue destinada al Ejército, el 45% a la Fuerza Aérea y el 4% a la Armada. En ese mismo lapso se transportaron 49.000 hombres, de los cuales el 72% pertenecía al Ejército, el 21% a la Fuerza Aérea y el 7% a la Armada.

La ejecución del puente aéreo entre el continente y la isla Soledad permitió llevar 5.500 tn de carga militar, 74% de la cual era del Ejército, 22% de la Fuerza Aérea y 4% de la Armada. En ese período también se llevaron 9.800 pasajeros sobre la misma ruta (84% del Ejército, 11% de la Fuerza Aérea y 5% de la Armada). Con esa finalidad se realizaron 420 aterrizajes en Puerto Argentino.

Durante las operaciones, la Fuerza Aérea ofreció amplio testimonio de su profesionalismo y de su estilo de conducción. Sus bajas consistieron en un 90% de personal de carrera (36 oficiales y 14 suboficiales), y un 10% de personal que cumplía su servicio militar (5 soldados).

"Prácticamente me autoconvoqué, deseaba fervorosamente participar en la guerra..."



Bautismo de fuego

De la aviación comercial al combate

La historia nunca contada es la de los pilotos civiles que volaron en la guerra. A lo mejor usted es hoy pasajero de uno de ellos





El piloto Musso en la guerra, junto a su Dagger y –a la derecha– en la paz, de vuelta a tripular un Boeing de Aerolíneas

Por SANDRA PIEN

Carlos Alberto Musso había sido entrenado como piloto de combate por la Fuerza Aérea Argentina. Volar era desde siempre su mayor sueño, y por eso había ingresado en la Escuela de Aviación Militar siendo un muchacho. Luego pilotearía casi todos nuestros aviones de combate: el Sabre F-86, el A-4 C Skyhawk y, por último, la versión israelí del Mirage, el M-V Dagger.

En 1981 decidió continuar su carrera en la aviación civil, pasando a revistar en el plantel de profesionales de Aerolíneas Argentinas.

La guerra de las Malvinas lo encontró piloteando un Boeing 737 en vuelos de cabotaje. Y, sin dudarlo, este mendocino de 36 años, casado, 4 hijos, respondió al llamado de la patria volviendo a "montar" un Dagger para hacer frente, junto a sus viejos camaradas, como terribles mosquitos contra un elefante, a una de las más poderosas flotas del mundo.

A dos años de esa gesta, quien volvió a ser el primer teniente Musso relató a *Tiempo* cómo vivió aquello para lo que se preparó durante toda su vida; su bautismo de fuego en combate.

....

"Yo había cambiado totalmente de vida, había pasado a trabajar en la actividad civil, con sede en Buenos Aires. Atrás habían quedado aquella especial forma de vida que se realiza en una base, años como instructor y como piloto, el compartir la tarea diaria con los viejos amigos. Uno de ellos, el hoy vicecomodoro Luis Puga, con quien habíamos viajado a Israel para realizar in situ los cursos de vuelo del Dagger, me llamó por teléfono los primeros días de abril. Me preguntó qué pensaba hacer, y le respondí que esperaba ansioso la convocatoria de la Fuerza Aérea.

A pesar de que hacía un año y medio que no piloteaba aviones de combate, sentí la obligación moral, yo debía volver. Entonces tomé ese llamado en forma profesional e inmediatamente me puse en situación.

El Dagger es un avión complejo, por eso fue necesario que volviera a tomar los manuales y viajar a Tandil, asiento de la VI Brigada Aérea. En ese momento también se encontraba allí Puga como jefe de escuadrón.

Mi llegada a Tandil fue algo especial. Por fin, el 30 de abril había recibido la convocatoria de presentarme a la mañana siguiente en el Aeroparque para ser trasladado hacia la Base. Y esa era la de aquel memorable 1º de mayo del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea. Todos estábamos conmocionados, esperábamos noticias.

Mientras tanto, comienzo mi reválida, mi propia readaptación al avión. Hago dos vuelos y el instructor me dice que estoy en condiciones. A partir de ese momento, empecé a volar solo. También hacíamos prácticas con los pilotos más jóvenes, aquellos que estaban en la reserva. En cualquier momento esperaba el llamado desde el sur.

Recuerdo que fue el 21 de mayo el día en que llevé en traslado mi avión hacia San Julián, allí estaba nuestra base de operaciones hacia Malvinas. Apenas llegué, recibí la noticia de que cuatro de los nuestros habían sido derribados durante su enfrentamiento con la flota inglesa en los días en que ellos realizaban el desembarco en la bahía de San Carlos.

Mi propio bautismo de fuego se produjo el 24 de mayo. Como era costumbre, media hora antes de la misión fuimos notificados que saldríamos una escuadrilla de seis aviones en dos secciones. El jefe de la primera era Dellepiane, y como numerales, Callejos y yo; en la segunda iba Díaz como jefe y Puga y Castillo como numerales.

Despegamos a las 10.30 con dos minutos de separación entre ambas secciones. El vuelo hacia las islas fue normal para todos, pero especial para mí; era mi primera misión y me sentía excitado y nervioso. Los otros ya habían realizado con éxito otras misiones. De repente, mientras sobrevolábamos la Gran Malvina por el norte, a la altura de la isla Borbón, la segunda sección recibe un ataque de Harrier con misiles. Yo no lo pude ver, pero luego me lo relató el propio Puga (ver página 8). Los tres aviones fueron derribados, y allí muere el teniente Castillo. Mientras, nosotros continuábamos llevando a cabo nuestra misión; eran las 10.50 cuando de inmediato a través del canal penetramos en el estrecho de San Carlos, siempre en vuelo rasante. De un vistazo divisé por lo menos diez buques; minutos antes habían atacado los A-4, y recuerdo que el cielo estaba gris y contrastaba poderosamente con el negro humo del fuego en las fragatas. Tomé altura para lanzar mis bombas de 250 kilos. Al mirar hacia la derecha vi que Dellepiane hacía una maniobra brusca mostrando la panza de su avión. Más tarde me enteré de que tuvo que virar violentamente pues había visto que un misil se dirigía hacia nosotros y pasó entre ambos. Yo ni lo había visto. Nuestras bombas dieron en el blanco; en eso, sentí que me habían «tocado». El tiro había dado en uno de los tanques de combustible, que afortunadamente ya había usado. Desprendí los tanques auxiliares y, solo, puse rumbo norte y oeste hacia el continente.

Ya en «casa» supe que solamente la primera sección había regresado. Luego siguieron otras misiones. Recuerdo la que llevamos a cabo aquel 8 de junio, el día más negro de la flota, el ataque argentino a Bahía Agradable. Nosotros no participamos directamente en el ataque, sino que, partiendo más temprano que los que sí iban para ese fin, realizamos lo que se llama tarea de diversión, o sea que distrajimos a los Harrier para que nuestros compañeros de Dagger, Mirage y A-4 pudieran cumplir su misión. Aquello fue todo un éxito.

En junio, cuando ya los ingleses tenían pleno dominio de la situación, cumplimos las dos últimas misiones, a una altura de cuarenta mil pies. Realizamos bombardeos en picada de sesenta grados sobre el monte Kent. Volvimos, por suerte y gracias a Dios, los cuatro que habíamos partido.

¿Qué significó para mí entrar en guerra? Particularmente, debí cumplir con mi deber; claro que sentí miedo, pero había sido preparado para aquella misión, había costado mucho esfuerzo al país el formarme como piloto de combate, y creo que algo de eso tuve la dicha de devolverle. Por supuesto, aquellos días de la guerra se hicieron interminables, vivíamos en permanente tensión; creo que el peor momento era cuando nos vestíamos para cumplir una misión, y cuando nos enterábamos que aquel, nuestro compañero de habitación, nuestro camarada, había caído.

Por supuesto que volvería a combatir de nuevo. Yo nunca me fui de la Fuerza Aérea; sólo que no mantengo mi adiestramiento en combate. Por lo demás, aunque soy feliz como comandante en Aerolíneas Argentinas, todavía siento la palanca de mando del Dagger en mi mano derecha."

El Escuadrón Fénix

El escuadrón argentino más numeroso que actuó durante la guerra contra los ingleses, estaba compuesto por pilotos y aeronaves civiles. En efecto, el Escuadrón Fénix fue puesto en marcha, a través del Departamento de Planes y Programas de la Fuerza Aérea Argentina, al mando del capitán (retirado) Jorge Luis Páez Allende, durante los primeros días de abril de 1982, para cumplir entre muchas otras tareas, la denominada de diversión: realizar penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo.

Jorge Luis Páez Allende es un militar nato. Fue entrenado por la Fuerza Aérea como piloto de combate, volando a través de su carrera los viejos Gloster, los Mentor y los Morane-Saulnier. Por último, y hasta el momento de retirarse, en 1976, piloteó helicópteros en la Base Aérea de Morón. Luego pasó a la vida civil empleándose como primer oficial de un DC9 Super 80 de Austral Líneas Aéreas.

Durante la guerra de las Malvinas, este cuarentón criado en Córdoba, nacido en el Chaco y de madre correntina, casado, cinco hijas, se desempeñó durante el breve lapso del 12 al 30 de abril de 1982 como jefe de más de cincuenta pilotos civiles, al efecto, alféreces en comisión.

Pero el comandante Páez Allende deseaba entrar en combate, se había preparado para ese momento durante toda su vida. Entonces, ya en los primeros días de mayo pide ser trasladado a la Base Aérea Militar de Puerto Santa Cruz, asiento de los Pucará durante el conflicto. A dos años de aquello, narra a *Tiempo* sus experiencias.

....

"Prácticamente me autoconvoqué, deseaba fervorosamente participar en la guerra. Durante los primeros días de abril y en estrecha relación, comenzamos a trabajar un grupo de oficiales de la Fuerza Aérea para poner en marcha el Escuadrón Fénix.

Este escuadrón había sido creado allá por el 78 cuando se temía la guerra con Chile. Y como no podía ser de otra manera, el Fénix renació para estar presente una vez más al servicio de la patria. Se determinaron las misiones a asignar y las aeronaves civiles que serían convocadas; se las seleccionó en base a sus características, performances y equipo electrónico de a bordo. Tanto los pilotos como las naves fueron cedidos de muy buen grado por parte de las empresas e instituciones a las que pertenecían. Pudimos contar así con Learjet, Turbocommander, Mitsubishi y Hawker Siddley, máquinas muy completas en cuanto a instrumental de vuelo y sistemas de comunicación. Inmediatamente nos trasladamos a Comodoro Rivadavia, asiento de este escuadrón durante la guerra. Puedo resumir las tareas que cumplimos: diversión, realizando penetraciones hacia la flota para confundir al enemigo; exploración y reconocimiento, en forma visual y también utilizando los radares meteorológicos de a bordo con la ayuda de los equipos VLF; retransmisiones en vuelo, durante los ataques de la Fuerza Aérea Argentina a la flota inglesa; búsqueda y rescate, acompañamiento y guía de aviones de combate hasta las islas Malvinas, utilizando los potentes equipos de navegación que poseen los aviones civiles; traslado de comandos y operativos y transporte de carga en general y correo interbases. Algunas de las misiones eran altamente riesgosas, como que un Learjet fue derribado y murió el comodoro De la Colina. Tuvimos gran colaboración de parte de estos héroes civiles y en su mayoría anónimos de Malvinas. Pero yo deseaba fervientemente entrar en combate, entonces pedí pasar a pilotear los Pucará en Puerto Santa Cruz. Los motivos por los cuales quise combatir son de orden espiritual. Soy un militar y como tal, me considero un servidor en cuanto a la defensa de los intereses de mi país; es todo un concepto de vida y una actitud y escala de valores que deben responder el espíritu sanmartiniano de militancia por la Nación; un oficial debe ser capaz del más grande de los sacrificios con la alegría y la naturalidad del que está cumpliendo con su deber. Ese espíritu, gracias a Dios, lo encontré en los hombres de Malvinas. Bien, mi curso del Pucará duró cinco horas, hice cabina y vuelo solo y con instructores-pilotos de Reconquista. En esos días me ocurrió una anécdota graciosa: me subí al primer Pucará que estaba cerca del hangar para ver cómo era la cabina, bajé la cúpula porque llovía, y en eso, como salido de la nada, una cara pegada al vidrio mira con curiosidad. Era un sacerdote que quería conocer el avión de cerca. Luego me bendijo, y rezó para que yo no cayera en combate. Entonces le dije: Mire, padre, lo mejor que me podría ocurrir sería



Jorge Luis Páez Allende

morir atacando a una fragata, y no en las escalinatas de un banco al ir a cobrar mi jubilación. Ahora, eso sí, su bendición seguramente me ayudará a ir con un mejor pasaporte hacia arriba. El cura se moría de risa. Concretamente, no me dieron tiempo de realizar misiones de combate. Una vez, volando hacia el este, tuve la tentación tremenda de fugarme e ir a atacar alguna fragata enemiga en Malvinas. A mitad de camino, reflexioné y reí, no tenía sentido. Puse de vuelta la proa hacia el continente. *Debía obedecer a mis superiores.* A fines de junio volé a Córdoba, pues se me presentó la oportunidad de mejorar el proyecto del Pucará introduciéndole algunas modificaciones que, desgraciadamente, por el poco tiempo que nos quedaba no pudimos llevar satisfactoriamente a cabo. De todos modos, le agradezco infinitamente a la Fuerza Aérea, al país, la posibilidad de haber participado en la contienda. Ahora, ya de vuelta a la vida civil y como comandante de un BAC 1-11, deseo ser considerado para la próxima batalla, y si hay otra, estoy seguro, voy a cruzar a las Malvinas."



Bautismo de fuego



Un piloto de M-V (Dagger), el hoy VCdr. Puga, relató una vez esta acción de guerra, que hoy se publica, a un periodista de ***Tiempo***

"Nunca imaginé llegar así a Malvinas"

El bautismo de fuego de un piloto, momento para el que en el fondo de su conciencia se ha venido preparando a lo largo de toda su carrera, a veces desde la misma infancia en que nació su vocación, es para cada uno la propia "hora de la verdad". El instante queda grabado para siempre y, sin embargo, a lo largo de las misiones, suele haber otras que lo superan como experiencia en intensidad. Tal caso, con seguridad, se da cuando el piloto es derribado.

También cuando escuchamos al entonces mayor (hoy vicecomodoro) Luis Puga relatar los dos ataques a la flota británica en los que participó, el periodista tenía más ansiedad por conocer en detalle la segunda de estas misiones, pues en ella fue donde el piloto protagonizó una milagrosa escapada de la muerte, al ser derribado por un misil sobre mar abierto.

Sin embargo, rescatamos las dos de nuestros apuntes y grabaciones, poniéndolas de alguna manera con las mismas palabras del piloto.

La primera fue el 21 de mayo, cuando su escuadrilla decoló de la base de San Julián y puso rumbo a las islas. Su objetivo, tres fragatas inglesas en el Estrecho de San Carlos, a las que sucesivas oleadas de aviones argentinos estaban atacando: "Ardent", "Arrow" y "Argonaut".

"Atravesamos la Gran Malvina en vuelo rasante –recuerda Puga– y caímos directamente sobre el enemigo, ubicando las fragatas. Una estaba humeando en proa (después corroboramos que era la «Ardent»). Una columna de humo se elevaba desde su puente de mando, evidenciando que había sido alcanzada por alguna otra escuadrilla nuestra.

Picamos otra vez al ras del agua y a unos 2.000 metros aproximadamente nos abrieron fuego con todo. En las imágenes de ese día tengo imborrable todo, especialmente las llamitas anaranjadas de las trazadoras que nos buscaban. Pero, pegados casi sobre la superficie del agua, sentíamos que así no nos podrían dar. Hasta que nos tuvimos que elevar para poder lanzar las bombas. Me elevé... y mientras me concentraba en la mira para lanzar, sentí un fuerte impacto que estremeció el avión. «Me dieron» pensé y sin embargo, ya estaba lanzando bombas y pasando por encima de la fragata. Y no pasaba nada, seguía saliendo por el otro lado del blanco. Seguro que me habían tocado, me extrañaba que el avión siguiera comportádose bien.

Hicimos las clásicas maniobras evasivas hacia el sur y al llegar a la altura de Darwin pusimos rumbo al oeste, alejándonos del estrecho. Entonces me volvió la preocupación, porque si éste tenía alguna avería y debía eyectarme del avión, mejor era que lo decidiera antes de abandonar la isla, para no verme cayendo en medio del mar. Ignoraba entonces que eso era precisamente lo que me iba a ocurrir en la siguiente misión...

Pedí a mi numeral, cuyo avión volaba casi al lado del mío, que se «metiera abajo» y revisara de un vistazo la estructura inferior para ver si perdía combustible o algo. Así lo hizo, dando un giro completo por debajo, y cuando salió del otro lado me hizo señas de que todo estaba bien. Como tampoco mi tablero indicador acusaba nada raro, olvidé el asunto hasta que aterrizamos, felizmente de regreso todos, en San Julián. Allí dejé la inquietud a mis mecánicos y no supe qué habían encontrado hasta más tarde.

Al revisar el Dagger, ellos hallaron que de los tres cristales blindados que forman la placa delantera del parabrisas, dos habían sido destruidos por un impacto directo. Es decir, que si el tercero no hubiera resistido, me hubieran volado la cabeza, ni más ni menos. Me dio un escalofrío al recordar que las estipulaciones de fábrica, indican que con un solo cristal sano no se puede volar a más de 200 millas por hora y yo había sacado a mi avión del estrecho a más de 500 nudos de velocidad. Como para no agradecerle a la Virgen, cuya devoción heredé de mi madre y a la que pronto iba a poner a prueba una vez más..."

El 24 de mayo, la misión que nos encomendaron en Operaciones era similar: entrar de manera fulminante en San Carlos, superar la barrera de fuego y atacar con bombas a los barcos. La cumplimos. Salimos de escape esta vez hacia el norte y emprendimos viraje hacia el oeste, pasando junto a la isla de Borbón. Volábamos en forma paralela a la isla, pero sobre el mar. El avión de Castillo adelante, yo lo seguía muy cerca y atrás venía Díaz, mi jefe de sección. De pronto vi cómo el avión delantero estallaba en una llamarada violenta, desde la nariz hasta la cola. En ese milésimo de segundo comprendí que estábamos en la mira de un Harrier y que la próxima víctima iba a ser yo. En un solo reflejo, conecté la poscombustión, dándole a mi Dagger una inyección de potencia que lo hizo virtualmente saltar hacia adelante. Y allí fue donde sentí el estallido del misil que me venía destinado. No hubo casi ruido sino un cimbronazo en el avión que se me descontrolaba, pero yo estaba vivo y después comprendí por qué. En ese momento no tenía tiempo para pensar sino muy poquito para actuar. Quise ganar altura, porque estábamos volando muy bajo cuando nos atacaron, pero imposible; al tirar de la palanca, el Dagger, herido de muerte en sus sensibles mecanismos, inició un "tonel" que lo hizo seguir volando de costado, lo que quedaba de sus alas en perpendicular al mar. Invoqué a Dios mentalmente e hice lo único que me quedaba por hacer, no sé cómo, pese a la tremenda aceleración, conseguí alzar los brazos y tirar de la manija de eyección superior. Todo más rápido que lo que se tarda en contarlo, estalló la carga de expulsión bajo el asiento y salí con él despedido fuera del avión que se precipitaba al mar.

Desde atrás, Díaz vio todo. La explosión del misil lanzado por el Harrier, la caída de mi avión al mar y su desaparición casi instantánea. Pero como salí de costado, no me vio eyectar, así es que me dieron por perdido."

La serie de escapadas de la muerte del piloto Puga recién comenzaba cuando éste se halló en el mar, flotando en las heladas aguas del Atlántico Sur, gracias a su chaleco salvavidas y todavía enredado en las cuerdas del paracaídas que casi no se llegó a abrir, por lo bajo que se efectuó la eyección. Además, ni se separó del asiento al caer, pues éste lo acompañó en su trayectoria rasante, haciendo "patitos", literalmente rebotando en la superficie líquida hasta que se detuvo y empezó a hundirse.

Observando el caso, ya se había salvado una primera vez cuando no murió como consecuencia del estallido del misil. Esto lo atribuye Puga al encendido de la poscombustión de su reactor, acto reflejo que hizo saltar al avión hacia adelante y detonar la mira infrarroja del Side-Winder * una fracción de segundo antes de que el misil alcanzara al Dagger, en cuyo caso el estallido está previsto para matar al piloto y asegurar el derribo indefectiblemente.

Relata Puga que superado el shock de la caída y cuando después de no poca lucha consiguió desembarazarse de las cuerdas del paracaídas y otra impedimenta que amenazaba hundirlo, tomó conciencia de su escapada, rezó una oración de gracias al Señor por mantenerlo vivo. Sintió, dice, una gran paz y "me apresté a seguir cumpliendo con Su voluntad".

Por el momento no se le ocurría que hubiera otra que seguir luchando por sobrevivir y, aunque su situación distaba mucho de ser cómoda, perdido como estaba en medio del mar y apenas separado de su glacial abrazo por la capa de neoprene del traje "antiexposición" que le cubría el cuerpo, Puga empezó a nadar "hacia donde creía que estaba la isla de Borbón, según la venía viendo esa mañana a las 11, poco antes de caer".

Cualquiera haya sido la dirección hacia donde nadó, eso le ayudó en los primeros minutos a recuperar la actividad muscular, tan necesaria en sus condiciones. De pronto, al elevarse en la cresta de una ola, descubrió el perfil del monte, que es la máxima altura de la isla y, confirmado su rumbo, siguió nadando hacia la única esperanza de salvación posible. La corriente, que en esos momentos le era favorable, ayudó a acercarlo a las costas horas después, cuando luego de haber perdido y recuperado el conocimiento un par de veces, conservaba todavía fuerzas para bracear. Pero la esperanza se trocó en desazón al atardecer, cuando comprobó que el mismo efecto de corriente que lo había acercado, al cambiar la marea lo alejaba lentamente de su meta. Fue a salir, finalmente, en medio de unas rompientes, cuando ya era noche cerrada. Golpeado varias veces contra las rocas y con su resto de energía aferrándose a una de ellas hasta desgarrarse las manos, el piloto-náufrago se arrastró hasta hallarse fuera del alcance de las olas y se dejó caer por incontables minutos de cara a la arena. "Cobré conciencia –recordaría para *Tiempo*– de que estaba besando el suelo de una de las islas Malvinas Y le agradecí mucho a Dios, no sólo porque me había hecho la Gracia de salvarme, sino porque estaba haciendo realidad mi viejo sueño de llegar a esas islas que tanto amo. Claro, nunca imaginé que iba a llegar así hasta ellas...

La odisea que le tocó vivir posteriormente en tierra hasta su definitiva recuperación, no empalidece, en el relato de Puga, a esas horas vividas en el mar. Sin embargo, en ella tendría, sin exageración, inmejorable argumento cualquier realizador de películas de acción y de aventuras. Quizás haya que guardar estas historias hasta el día en que los argentinos asumamos por completo nuestra identidad y sepamos valorar el material que nos brinda la realidad. Salvemos de estos hechos narrados una sola verdad: que no hay en ellos coraje sin sentido ni sacrificio de la vida sin una buena razón. Quienes más valoran la vida, son aquellos dispuestos a sacrificar la propia por una causa noble.

Ch. R.M.

* (Misil provisto por EEUU)

NOTICIAS ARGENTINAS
Juan Luis Stoppini.

26 abril/84

-1-

SEGUNDO ANIVERSARIO DEL BAUTIZO DE FUEGO DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA

Esto ocurrió el 1 de mayo de 1982, y los hechos significativos que marcaron el bautizo de fuego de la Fuerza Aérea, durante el Conflicto Bélico por la recuperación de las Islas Malvinas.

A dos años de aquella memorable jornada, hoy se conocen con precisión los sucesos que habrán de perdurar en el tiempo y en la historia.

La fuerza de tareas británica, con apoyo de la Organización del Atlántico Norte (OTAN) y otras adhesiones que hicieron caducar los tratados de protección americanos, llegaron a fines de abril a la zona de operaciones, con más de sesenta embarcaciones de todo tipo, en una proporción llamativamente desusada para un conflicto calificado "regional".

Durante ese mes, entre el continente y las islas se realizó el operativo "H.24" consistente en un puente aéreo con transportes de la Fuerza Aérea que, por su volumen, la cantidad de carga movida y la ~~cantidad~~ de vuelos realizados, ocupa uno de los primeros lugares en las estadísticas mundiales.

Esta operación de traslado de materiales, pertrechos y personal, no se interrumpió hasta el dia anterior a la finalización de la lucha, no obstante el severo bloqueo ejercido por submarinos, naves de superficie y aviones Harrier británicos.

Así las cosas, los comandos xxxx aéreos planificaron las estrategias a seguir y determinaron las prioridades para el ataque.

La presencia de la flota británica era inminente, sus desplazamientos en superficie eran observados desde el aire, su actividad aérea se hacia más intensa.

A la 01,30 del dia 1 de mayo de 1982 ya estaban a menos de 150 millas de las Islas.

//////

La idea de,los incursores que eran invulnerables al ataque aéreo y la tranquilidad con que habian actuado hasta ese momento, les hizo pensar que podrían alcanzar el objetivo sin mayores dificultades.

Intentan los ingleses una operación helitransportada, a similitud de Grytviken, precedida por ataques aéreos previos de ablandamiento.

A las 04,40 , aún de noche, se realiza el primer bombardeo aéreo sobre la pista del aeródromo Malvinas y seguidamente envian oleadas de aviones sobre las Bases Aéreas Argentinas de Puerto Argentino y "Cóndor" , esta última en Puerto Darwin.

A esa hora estalla la primera bomba, de un total de 21 arrojadas por un avión "Vulcan XM 607"sobre la pista , sin producir bajas ni daños materiales significativos a la calle de rodaje.

Fue el comienzo de las acciones, falleciendo en este ataque dos soldados.

LA GUERRA AEREA

A las 4.44, a las 7.30 cuatro minutos despues del primer ataque inglés, despega/de Rio Gallegos la sección "Fiera" formada por dos aviones Mirage III, que fue la primera en sobrevolar la zona de operacionesxx ~~xxxxxxxxxx~~, al comando del capitán Gustavo Argentino Garcia Cuerva y el primer teniente Perona.

Instantes despúes llegan a la zona la escuadrilla "Topo" con aviones A4-B Skyhawk al mando del capitán Palaver, escuadrilla integrada por el numeral 2, teniente Gálvez; el jefe de sección, primer teniente Luciano Guadagnini y el numeral 4, alférez Gómez.

A las 8.30 y por espacio de 6 minutos, se produce el primer enfrentamiento entre aviones "Sea Harrier" y la Artilleria Argentina Antiaérea. Siete aviones atacan a la Base Aérea Militar Malvinas y tres a la "Cóndor".
~~Mientras en tanto se produce~~ En Darwin hay muertos y heridos y en Puerto Argentino se constata material aéreo y de apoyo destruído. También un impacto importante sobre un costado de la pista y vivac e instalaciones afectadas.
A las 8.32 se produce el primer derribo de un avión "Sea Harrier" enemigo por parte de la Bateria "Fierro 7" operada por el Cabo primero José Ruiz. Casi simultaneamente se producen otros derribos y averias a los aviones atacantes (tres aviones derribados y dos averiados, confirmados por fuentes propias , no reconocidos por Gran Bretaña).
En la Base "Cóndor", en Darwin, se producen las primeras bajas de la Fuerza Aérea Argentina. al ser alcanzado un IA-58 "Pucará" en la pista, muriendo en la oportunidad el primer teniente Jukik y siete suboficiales.
Ante la información no confirmada de desembarcos al norte y sur de la isla Soledad, dos escuadrillas de IA-58 Pucará, cubren toda la zona en misión de reconocimiento ofensivo.
A media mañana, de ese recordado dia 1 de mayo de 1982, continuan los ataques ingleses y se responde con sucesivas misiones aéreas.
A las 13 se avistan desde las islas, al sudeste y a 10 millas de Puerto Argentino, tres buques, uno de asalto, el "Fearless" o el "Intrepid" y dos fragatas de escolta. Desde el Continente despegan escuadrillas para el ataque a estos objetivos, mientras se detecta al norte otro buque de asalto y fragatas de escolta.
Simultaneamente se conoce en el Comando de la Fuerza Aérea Sur la posición de dos portaaviones uno al nor Este y el otro al Sud Este entre 70 y 90 millas de distancia y en aproximación hacia Puerto Argentino //////

ATAQUES CONTUNDENTES

Eran las 16 horas y en minutos más se iba a desarrollar la "Batalla Aérea Malvinas".

Cuarenta minutos más tarde la escuadrilla "Torno" produce el primer ataque avión-buque de post -guerra, ocasionando averias de consideración a un destructor británico y averías leves a una fragata, naves estas que se hallaban bombardeando las instalaciones de la Base Aérea Militar Malvinas, al sur de la península de Fresinet. Las averias de consideración del destructor, no fueron reconocidas por los británicos, pero están confirmadas por cientos de testigos presenciales del ataque.

Instantes después se libra el primer combate aire-aire entre una sección de Mirage III y una sección de "Sea Harrier", donde es derribado el avión del primer teniente Perona, que es recuperado horas más tarde en la Base Aeronaval "Calderón", Isla de Borbón. El guía de la formación, capitán García Cuerva, al tener el avión intacto y falto de combustible por haber eyectado los tanques externos en el combate, solicitó autrixx autorización para aterrizar en Puerto Argentino, siendo derribado por las defensas propias al ser tomado en un corredor aéreo por los radares que hicieron accionar automáticamente xxx los cañones antiaéreos, sin que se pudiera anular en el momento los mecanismos electrónicos.

La máquina cayó junto a las rocas de Maggie Elliot, en el mar, al sur de la pista.

A las 16.45, el "Rubio 1", un avión "Mirage V" piloteado por el primer teniente Ardiles, que habia despegado de Río Gallegos solo, ya que xx su numeral tuvo fallas, se enfrentó con dos aviones "Sea Harrier", uno de los cuales lo derribó xxxx con xx un misil Sidewinder, sobre la isla Bouganville, pereciendo en forma instantánea. La mencionada isla se halla situada a la salida del Seno Choiseaul, al Este de Darwin.

//////

RESUMEN DE LA PRIMERA JORNADA

Ese primero de mayo de hace dos años, la Fuerza Aérea Argentina envió al ataque 27 misiones aéreas, interviniendo en el combate 62 aviones en salidas de cobertura y ataque a blancos navales colonialistas, lanzando contra la flota 20 toneladas de bombas y municiones.

Esta fue la primera batalla librada por la aeronáutica militar argentina que significó su bautismo de fuego, infligiéndose a los ingleses un revés de magnitud, que los obligó a batirse en retirada, abandonando la zona de operaciones y no regresando a la misma, hasta 20 dias después.

Pérdidas inglesas

En esta acción del 1 de mayo, los ingleses tuvieron las siguientes pérdidas:

Una fragata hundida; dos fragatas seriamente averiadas con explosiones y en llamas; un baque de asalto significativamente afectado y auxiliado para abandonar la zona; dos aviones Harrier derribados y uno sensiblemente afectado; varios helicópteros pertenecientes a las fragatas dañados y el portaaviones Hermes afectado con restricciones la efectuar operaciones aéreas.

Bajas en la Fuerza Aérea.

La Fuerza Aérea en su bautismo de fuego sufrió las siguientes bajas de personal: capitán ~~xxxx~~ Gustavo Argentino Garcia Cuerva; Primer teniente, Mario Hipólito González; Primer teniente, José Leónidas Ardiles; teniente, Daniel Antonio Jukik; Teniente Eduardo Jorge Raúl de Ibañez; cabos principales Mario Duarte y Juan Antonio Rodriguez; cabos primeros, Miguel Angel Carrizo, José Alberto Maldonado, Agustin Hugo Montaño, José Luis Peralta y Andrés ~~xxxx~~ Luis Brasich; soldados clase 1963, Héctor Ramón Bordón y Guillermo Osvaldo Garcia.

Resto al material aéreo se perdieron, dos aviones Mirage III, matrículas I-015 y I-019; un avión Mirage V, matrícula C-433; un

bombardero Camberra, ~~xxxxxxxxxxx~~ M.K.62, matrícula B-110 y un avión IA-58 "Pucará", matrícula A-527.-

---

Durante todo el conflicto, del 2 de abril al 15 de junio de 1982, la Fuerza Aérea ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y además desarrolló ataques a objetivos navales, a objetivos terrestres, ejerció el transporte aéreo, el reabastecimiento en vuelo a unidades de la Fuerza y de la Armada, cumplió los planes de exploración y reconocimiento, como el de búsqueda y salvamento y el guiado y control de los médios aéreos de la Fuerza Aérea, Ejército y Armada.

En todo el conflicto se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se cumplimentaron 445 (88%); de esa cifra, 272 salidas (64%) llegaron a su objetivo material fijado y se perdieron 34 aeronaves propias que estuvieron desplegadas en el continente (12%).

Durante las operaciones se volaron 12.454 horas, de las que correspondieron a las unidades de combate 2.782 hs., ~~xx~~ a las de transporte 7.719 hs, y a otras aeronaves civiles y militares de apoyo, 1.953 hs. ~~xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx~~ Los aviones de la Fuerza Aérea Argentina hundieron 6 buques (21.920 tn); averió con seguridad a 14 (32.780 tn); provocó la averia de probablemente otros 8; causó la destrucción segura de 14 aviones y 12 helicópteros; probablemente derribó a 7 aviones y a 9 helicópteros.

La aviación de transporte de la Fuerza trasladó durante el conflicto 9.000 toneladas de carga militar, el 51% de la cual fue destinado al Ejército, el 45% a la Fuerza Aérea y el 4% a la Armada. En ese mismo lapso se transportaron 49.000 hombres, de los cuales el 72% pertenecía al Ejército, 21% a la Fuerza Aérea y el 7% ala Armada.

La ejecución del puente aéreo entre el continente y la isla Soledad permitió llevar 5.500 tn. de carga militar, 74% de la cual era del Ejército, 22% de la Fuerza Aérea y 4% de la Armada. En ese período también se llevaron 9.800 pasajeros sobre la misma ruta, realizán-

dose con ese fin 420 aterrizajes en Puerto Argentino.
Frente al comportamiento profesional y ejemplar de los pilotos argentinos se vertieron muchos elogios. Sobre el particular se recuerdan cuatro de ellos, a saber:
John Nott, ministro de Defensa inglés:"los pilotos argentinos están mostrando un gran coraje. Ninguno puede dudarlo ni negarlo".
General Jeremy Moore, Jefe de las tropas inglesas:"El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces y esto fue particularmente notorio en el caso de la valerosa Fuerza Aérea"
John Foster Woodward, comandante inglés en las Malvinas:" Siempre tuvimos cobertura aérea. Ningún barco inglés estuvo desprotegido. Pero nada se pudo hacer contra la persistencia de los pilotos argentinos.Fue algo realmente extraordinario.Aparecían por todas partes. Aprendimos a respetarlos.Los vimos aparecer volando a ras del agua. Jamás hubiéramos imaginado eso."
Pierre Clostermann, as de la aviación de la Francia libre: "Yo quiero, jóvenes camaradas pilotos de combate argentinos, darles las seguridades de toda mi admiración. Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontaran una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aún los de la RAF, sobre Londres en 1940 a los de la Luftwaffe en 1945. Vuestro valor ha deslumbrado y no solo el pueblo argentino no debe olvidarlos nunca, sino somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos de que seais nuestros hermanos pilotos".- JIS.